

559, 315

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
7. Oktober 2004 (07.10.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/085220 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60T 8/00**,
B60K 31/00, B60T 7/22, 7/12, 8/32, B60R 21/01

[DE/DE]; Guerickestrasse 7, 60488 Frankfurt am Main (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2004/050384

(72) Erfinder; und

(22) Internationales Anmeldedatum:

26. März 2004 (26.03.2004)

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **DIEBOLD, Jürgen** [DE/DE]; An den Krautgärten 23, 65760 Eschborn (DE). **KLUG, Michael** [DE/DE]; Goethestrasse 53, 63225 Langen (DE).

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(74) Gemeinsamer Vertreter: **CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG**; Guerickestrasse 7, 60488 Frankfurt am Main (DE).

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES,

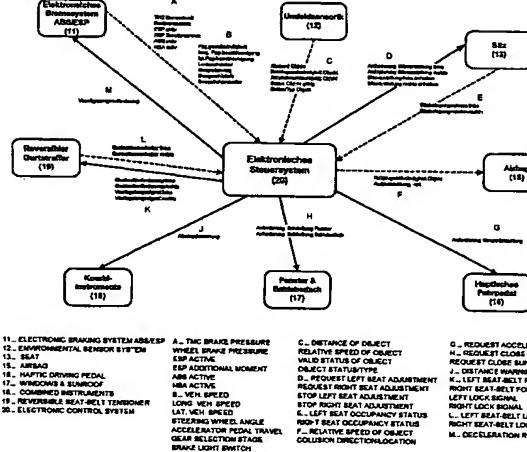
(30) Angaben zur Priorität:
103 13 650.9 26. März 2003 (26.03.2003) DE

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): **CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG**

(54) Title: ELECTRONIC CONTROL SYSTEM FOR A VEHICLE AND METHOD FOR DETERMINING AT LEAST ONE DRIVER-INDEPENDENT INTERVENTION IN A VEHICLE SYSTEM

(54) Bezeichnung: ELEKTRONISCHES STEUERSYSTEM FÜR EIN FAHRZEUG UND VERFAHREN ZUM ERMITTLEN MINDESTENS EINES VOM FAHRER UNABHÄNGIGEN EINGRIFFS IN EIN FAHRZEUGSYSTEM



(57) Abstract: The invention relates to a method for determining at least one, preferably however several driver-independent intervention(s) in a vehicle system, using a risk calculator, whose input is supplied with predetermined vehicle data, environmental data, current vehicle and driver data, occupant data or data of persons outside the vehicle, or similar. The risk calculator issues an evaluation of the risk situation of the vehicle and its occupants or the persons outside the vehicle based on said data and in accordance with the evaluation and optional additional criteria or weightings outputs control signals, which control actuators. The latter modify or trigger the driving behaviour of the vehicle and/or the occupant protection system and/or protection means for other traffic participants (pedestrians, cyclists etc.) in such a way that maximum protection is obtained for the persons and the vehicle according to a priority activation.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Ermitteln mindestens eines, vorzugsweise jedoch mehrerer vom Fahrer unabhängigen Eingriffs(e) in ein Fahrzeugsystem, mit einem Gefahrenrechner, dessen Eingang vorgegebene Fahrzeugdaten, Umfelddaten, aktuelle Fahrzeug- und Fahrerdaten, Personendaten innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2004/085220 A1



FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

- (84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PL, PT,

Elektronisches Steuersystem für ein Fahrzeug und Verfahren zum Ermitteln mindestens eines vom Fahrer unabhängigen Eingriffs in ein Fahrzeugsystem

Die Erfindung betrifft ein elektronisches Steuersystem für ein Fahrzeug und ein Verfahren zum Ermitteln mindestens eines vom Fahrer unabhängigen Eingriffs in ein Fahrzeugsystem. Insbesondere betrifft die Erfindung ein Verfahren zur Unfall- und Verletzungsvermeidung durch die Integration der aktiven und passiven Sicherheitsmittel und der aktiven Fahrdynamikregelung in ein elektronisches Steuersystem eines Fahrzeugs.

1. Stand der Technik

Passive Sicherheitssysteme zur Vermeidung von unfallbedingten Verletzungen sind in der Vergangenheit im wesentlichen getrennt und unabhängig von aktiven Sicherheitssystemen zur Vermeidung von Unfällen entwickelt worden.

Bei den ersten entscheidenden Verbesserungen der passiven Sicherheit Mitte der 60er Jahre mit der Sicherheits-Fahrgastzelle, dem Dreipunkt-Gurt bis hin zur späteren Weiterentwicklung der Knautschzone war von einem Durchbruch bei der Verbesserung der aktiven Sicherheit noch nicht zu sprechen. Erst mit der großen Verbreitung des ABS Anfang der 80er Jahre ist die Basis für aktive, elektronische Sicherheitssysteme gelegt worden.

In der Zwischenzeit sind sowohl für die aktive als auch für die passive Sicherheit elektronisch gesteuerte Systeme wie ESP-Fahrdynamikregelungen, ACC, Gurtstraffer und Airbags im Einsatz.

Das ganze Potential der einzelnen Systeme wird allerdings nur dann voll genutzt, wenn die Systeme vernetzt sind und Informationen über den Fahrzustand, das Fahrzeugumfeld und den Fahrer selbst allen Subsystemen zur Verfügung stehen. Der Vernetzungsgedanke ist in einem ersten Schritt im Projekt Verkürzter Anhalteweg (Reduced Stopping Distance RSD, Arbeitstitel „30m Auto“, Continental-Konzern, Dezember 2000) auf dem Gebiet der aktiven Sicherheitssysteme umgesetzt worden. Als Grundlage zur Verkürzung des Bremswegs dient ein spezifischer Bremsreifen, der durch seine bionische Struktur bei Aufprägen einer Bremskraft seine Radaufstandsfläche nicht nur vergrößert, sondern auch für eine homogene Verteilung der Kräfte im Reifenlatsch sorgt. Damit wird die maximal mögliche Verzögerung unter optimalen Straßenverhältnissen auf ca. 1,3 g erhöht. Um dieses hohe Bremsmoment im Notbremsfall auf die Straße übertragen zu können, ist ein Eingriff in die Stoßdämpfer erforderlich, um die bremsstoßinduzierte Nickschwingung in Richtung Aperiodizität abzudämpfen. Dadurch findet das ABS bessere Regelbedingungen vor und kann effizienter wirken. Das mittlere übertragbare Bremsmoment wird durch die minimierten Radlastschwankungen erhöht. Insbesondere beim Schlupfeinlauf am Beginn der Notbremse kann durch die Vernetzung der verstellbaren Dämpfer mit der ABS-Regelung zielgenauer das Optimum des Radschlupfes eingeregelt werden.

Eine weitere Verkürzung des gesamten Anhaltevorgangs wird durch den schnelleren möglichen Druckaufbau durch die Verwendung ei-

ner elektrohydraulischen Bremsanlage (EHB) umgesetzt. Dabei wird die Betätigung des Bremspedals analysiert und mit Unterstützung durch einen Bremsassistenten (BA) der Druck aus einem Druckspeicher in die Bremsanlage gespeist. Damit lässt sich die Schwellenzeit reduzieren und somit der Weg, der vom Zeitpunkt des ersten Bremspedalkontakts bis zum vollen Aufbau der Bremsleistung zurückgelegt wird, verkürzen.

In der nächsten Verbesserung ist die Vernetzung auf die Einbindung von Umfeldinformationen ausgedehnt worden. Ein 77 GHz Radar- oder ein LIDAR- Abstandssensor aus dem Adaptive Cruise Control (ACC) liefert Abstand und Relativgeschwindigkeit von den Fahrzeugen, die sich vor dem eigenen Fahrzeug befinden. Die komfortorientierte ACC- Regelung nutzt diese Daten, um dem Fahrer ein entspanntes, von Routineaufgaben (Abstandshalten) entlastetes, ermüdungsfreies Fahren zu ermöglichen.

Ein aktiviertes ACC- System erhöht jedoch auch die Sicherheit für einen unaufmerksamen Fahrer. Das ACC erkennt eine gefährliche Situation und leitet eine Fremdbremseung bei kritischem Abstand und Relativgeschwindigkeit bis zum erlaubten Limit von 2 bis 3 m/s^2 ein. Reicht diese Verzögerung nicht aus, um eine Kollision zu vermeiden, wird der Fahrer durch ein Signal gewarnt und zur Übernahme der Bremsung aufgefordert.

Damit wird der Weg, den ein unaufmerksamer Fahrer zurücklegt, bis er die Gefahr erkannt hat und beginnt seinen Fuß auf das Bremspedal umzusetzen, verkürzt.

Diese Reaktionswegverkürzung kann bei der konsequenten Vernetzung von Abstandssensor und Bremsanlage auch dann genutzt werden, wenn das ACC- System abgeschaltet ist. Übernimmt der Fah-

rer in dieser gefährlichen Situation die Bremsung, unterstützt der erweiterte Bremsassistent (BA+) den Fahrer beim weiteren Bremsdruckaufbau.

Aus der DE 198 06 687 A1 ist ein Verfahren zur Verhinderung einer Kollision eines Fahrzeugs mit einem vor dem Fahrzeug angeordneten Objekt bekannt. Dabei werden der Abstand und die Relativgeschwindigkeit zwischen Fahrzeug und Hindernis sowie die Geschwindigkeit und die Beschleunigung bzw. Verzögerung des Fahrzeugs erfasst und abhängig hiervon Kollisionshinweise oder Bremsvorgänge ausgelöst. Dabei soll ein Bremsvorgang nur eingeleitet werden, wenn der erfasste Abstand kleiner als zwei berechnete Abstände ist. Der eine berechnete Abstand gibt einen Mindestabstand wieder, bei dem eine Kollision bei einer maximalen Verzögerung vermieden werden kann, während der andere Abstand ein Vorbeilenken des Fahrzeugs an dem Objekt ermöglichen soll.

Ferner ist aus der WO 03/006289 ein Verfahren zum automatischen Auslösen einer Verzögerung eines Fahrzeugs zur Verhinderung einer Kollision mit einem weiteren Objekt bekannt, bei dem in Abhängigkeit von Radar- oder Lidarsignalen oder Videosignalen Objekte im Kursbereich des Fahrzeugs detektiert sowie Bewegungsgrößen des Fahrzeugs erfasst werden. In Abhängigkeit von dem erkannten Objekt und der Bewegungsgrößen soll ein Gefährdungspotential bestimmt werden. Nach Maßgabe dieses Gefährdungspotentials sollen die Verzögerungsmittel in mindestens drei Zuständen betrieben werden. Darüber hinaus ist eine Verminderung der Folgen einer bevorstehenden Kollision mit einem weiteren Objekt vorgesehen, indem passive oder aktive Rückhaltesysteme aktiviert werden.

2. Beschreibung und Vorteile der Erfindung

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein elektronisches Steuersystem und ein Verfahren zur Verhinderung einer Kollision und/oder zur Verminderung der Folgen einer Kollision mit einem Objekt zu schaffen, welches gegen die Fahrereinschätzung gerichtete Fehleingriffe bzw. Fehlanregelungen vermeidet und dennoch bei gefährlichen Fahrsituationen den Fahrer optimal unterstützt und erforderliche Schutzmaßnahmen veranlasst.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe dadurch gelöst, dass ein gattungsgemäßes elektronisches Steuersystem für ein Fahrzeug so ausgestaltet wird, dass das Steuersystem einen Fahrerwunschmodul zur Ermittlung von Kenngrößen über einen Fahrerwunsch aus Daten enthält, welche mindestens Pedalwege, Umsetzbewegungen zwischen den Pedalen und den Bremsdruck der Bremsanlage wiedergeben und einen Gefahrenrechner zur Ermittlung der Gefahrenpotentiale aus vorgegebenen und aktuellen Fahrzeugdaten und weiteren Daten, wie Umfelddaten und Fahrerdaten, sowie ggf. noch Personendaten innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs und dgl. enthält, wobei der Gefahrenrechner mindestens eine Bewertung der Gefahrenlage des Fahrzeugs und der im Fahrzeug vorhandenen Personen und ggf. noch des Umfelds vornimmt und in Abhängigkeit von der Bewertung und weiterer Kriterien oder Gewichtungen nach Gefahrenpotential gestufte Stelleingriffe zur Steuerung von Aktuatoren an eine Arbitriereinheit ausgibt, die mindestens in Abhängigkeit von einer durch die Stelleingriffe verursachten Beeinflussung der Fahrdynamik des Fahrzeugs eine Bewertung mit den im Fahrerwunschmodul ermittelten Daten bezüglich des Fahrerwunsches vornimmt, und nach Maßgabe des Bewertungsergebnisses die gestuften Stelleingriffe bedingt freischaltet, freischaltet oder sperrt.

Ferner wird die Aufgabe dadurch gelöst, dass ein gattungsgemäßes Verfahren zum Ermitteln mindestens eines vom Fahrer unabhängigen Eingriffs in ein Fahrzeugsystem so durchgeführt wird, dass in einem Fahrerwunschmodul zur Ermittlung von Kenngrößen über den Fahrerwunsch aus Daten, welche mindestens Pedalwege, Umsetzbewegungen zwischen den Pedalen und den Bremsdruck der Bremsanlage wiedergeben, ein Fahrerwunsch ermittelt wird und in einem Gefahrenrechner aus vorgegebenen und aktuellen Fahrzeugdaten und weiteren Daten, wie Umfelddaten und Fahrerdaten, sowie ggf. noch Personendaten innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs und dgl. Gefahrenpotentiale ermittelt werden, wobei der Gefahrenrechner mindestens eine Bewertung der Gefahrenlage des Fahrzeugs und der im Fahrzeug vorhandenen Personen und ggf. noch des Umfelds vornimmt und in Abhängigkeit von der Bewertung und weiterer Kriterien oder Gewichtungen nach Gefahrenpotential gestufte Stelleingriffe zur Steuerung von Aktuatoren an eine Arbitriereinheit ausgibt, die mindestens in Abhängigkeit von einer durch die Stelleingriffe verursachten Beeinflussung der Fahrdynamik des Fahrzeugs eine Bewertung mit den im Fahrerwunschmodul ermittelten Daten bezüglich des Fahrerwünsches vornimmt, und nach Maßgabe des Bewertungsergebnisses die gestuften Stelleingriffe bedingt freischaltet, freischaltet oder sperrt.

Mit dem erfindungsgemäßen Steuerungssystem und dem erfindungsgemäßen Verfahren werden in einer tatsächlichen und/oder vermeintlichen Unfallsituation Daten, die aus vorgegebenen und aktuellen Fahrzeugdaten, Umfelddaten und Fahrerdaten, sowie weiteren Daten, wie ggf. noch Personendaten innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs und dgl. in einem Gefahrenrechner Gefahrenpotentiale für Personen innerhalb und/oder außerhalb des Fahrzeugs und des Fahrzeugs bzw. von Objekten ermittelt. Weiterhin

werden in einem Fahrerwunschmodul aus Pedalwegen, Umsetzbewegungen zwischen den Pedalen und Bremsdrücken der Bremsanlage und weiteren Größen bzw. Zuständen, wie z.B. Lenkwinkeländerungen, Gaspedalwegen, Bremsleuchten An/Aus und/oder Ableitungen der vorstehenden Daten und Größen der Fahrerwunsch ermittelt. Als wesentliche Fahrerwünsche können sich eine Beschleunigung oder Verzögerung und/oder eine Fahrtrichtungsänderung ergeben. Aus der Korrelation der Daten, die den Fahrerwunsch wiedergeben und den Gefahrenpotentialen, werden in dem Gefahrenrechner ermittelte Stelleingriffe für die Aktuatoren eines Fahrzeugs in einer Arbitriereinheit bedingt freigeschaltet, freigeschaltet oder gesperrt.

Unter bedingter Freischaltung werden Stelleingriffe von ausgewählten Aktuatoren verstanden, während vom Gefahrenrechner gleichzeitig ausgegebene Stelleingriffe von anderen Aktuatoren gesperrt bzw. unterdrückt werden.

Durch die Einschätzung bzw. Bewertung der Gefahr für Personen und Objekte und der Korrelation dieser Einschätzung bzw. Bewertung mit dem tatsächlichen Wunsch des Fahrers bezüglich seines Fahrverhaltens in der eingeschätzten bzw. bewerteten Gefahrensituation können aus aktuellen Fahrsituationen mit Gefahrenpotential erzeugte Stelleingriffe für Aktuatoren regelungstechnisch unterdrückt, modifiziert bzw. anteilig freigeschaltet (z.B. ein Stelleingriff in die Bremsen von 40 bar wird auf einen Bremsdruck von 20 bar reduziert) oder freigeschaltet werden. Die Einschätzung der Gefahrensituation durch den Gefahrenrechner wird „fahreradaptiv“ gestaltet, so dass in Abhängigkeit von dem ermittelten Gefahrenpotential und von dem Fahrerwunsch die Stelleingriffe ausführt, gesperrt oder verändert werden.

Hierbei können Stelleingriffe nur in Abhängigkeit von dem Gefahrenpotential freigeschaltet werden, ohne mit dem Fahrer-

wunsch abitriert zu werden. Dabei ist ein Kriterium für die „Nichtberücksichtigung“ des Fahrerwunsches der Einfluß auf die Fahrdynamik dieses Eingriffs.

Vorteilhaft werden in dem Gefahrenrechner verschiedene Gefahrenpotentiale ermittelt und zur Bildung der Stelleingriffe zweckmäßig kombiniert, wobei ein Gefahrenpotential aus einem Fuzzysystem berechnet wird. Die Stelleingriffe werden dann mit dem Fahrerwunsch abgeglichen, was zweckmäßig in einem Zustandsautomaten realisiert wird. Um die komplexe Fahrsituation umfassend bewerten zu können, werden Gefahrenpotentiale im Hinblick auf unterschiedliche Anwendungsbereiche gebildet. Die Gefahrenpotentiale unterscheiden sich in allgemeine Potentiale und spezielle Potentiale. Unter einem allgemeinen Gefahrenpotential versteht man aktuatorunabhängige, wie Gefahrenpotentiale aus Umfeldinformationen und Fahrzeugdaten, die die längsdynamische Kritikalität der Fahrsituation bewerten.

Unter einem speziellen Gefahrenpotential versteht man aktuatorspezifische, wie ein Gefahrenpotential das aufgrund von Sensorinformationen, Fahrzeugdaten und aktuatorspezifischen Kenngrößen, wie Aktivierungszeiten, die Fahrsituation bewertet.

Der Gefahrenrechner, dessen Eingang vorgegebene Fahrzeugdaten, Umfelddaten, aktuelle Fahrzeug- und Fahrerdaten, Personendaten innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs und dgl. zugeführt werden, nimmt dabei eine Bewertung der Gefahrenlage des Fahrzeugs und der im und außerhalb des Fahrzeugs vorhandenen Personen vor. In Abhängigkeit von der Bewertung und ggf. weiterer Kriterien oder Gewichtungen gibt der Gefahrenrechner gestufte Stelleingriffe bzw. Ansteuersignale aus, die Aktuatoren steuern, die das Fahrverhalten des Fahrzeugs und/oder den Insassenschutz

und/oder haptische und/oder optische und/oder akustische Gefahren-Rückmeldungen und/oder weitere reversible/nicht reversible Verstellaktuatorik und/oder Schutzmittel für weitere Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Radfahrer u.dgl.) derart ändern oder auslösen, dass eine maximale Schutzwirkung für die Personen und das Fahrzeug nach einer Prioritätsschaltung erreicht wird

Die Prioritätsschaltung legt dabei in Abhängigkeit von dem ermittelten Gefahrenpotential und anderen Kenngrößen fest, wie die gestuften Stelleingriffe priorisiert werden.

Vorteilhafte Weiterbildungen sind in den Unteransprüchen angegeben.

Vorteilhafterweise werden die Umsetzbewegung zwischen dem Gas- und dem Bremspedal aus Gaspedalweginformationen und der Bremslichtinformation als Eingangsgrößen des Fahrerwunschmoduls ermittelt. Dabei wird aus diesen zwei Eingangsgrößen die Umsetzzeit zwischen den Pedalen ermittelt.

In dem Fahrerwunschmodul wird aus den Daten mindestens ein Bremswunsch ermittelt und der nachgeschalteten Arbitriereinheit zur Verfügung stellt. Neben dem Bremswunsch wird zweckmäßig aus weiteren Daten einen Lenkwunsch und/oder Beschleunigungswunsch in dem Fahrerwunschmodul ermittelt und der nachgeschalteten Arbitriereinheit zur Verfügung gestellt.

Dem Gefahrenrechner werden zur Ermittlung des Gefahrenpotenti- als Eingangsdaten von Fahrzeugsystemen, wie Umfeldsystemen, Sitzverstellungen, Gurtstraffern, Pedalwegsensoren und/oder Fahrdynamikregelsystemen (ESP, ABS, ACC, BA) u.dgl. zur Verfü-

gung gestellt. Erfindungsgemäß berechnet der Gefahrenrechner aus Daten, die mindestens die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, die Fahrzeuglängsbeschleunigung, die Fahrzeugquerbeschleunigung, die Abstände zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich, die Relativgeschwindigkeit zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich und/oder deren Ableitungen sowie Zustandsinformationen über Fahrdynamikregler, wie ABS, HBA, ESP u.dgl., wiedergeben, Gefahrenpotentiale, die mindestens in Abhängigkeit von ermittelten längsdynamischen und/oder querdynamischen Gefahrenkenngrößen in ihrer Wirkung gestufte, vom ermittelten Gefahrenpotential abhängige Stellgrößen für die Bremsen, die reversiblen Insassenschutzmittel und die Relativposition zwischen Insassenschutzmitteln und Fahrzeuginsassen verändernden Verstellvorrichtungen erzeugt.

Mittels dem Umfeldssystem kann der Gefahrenrechner gezielt mit den Informationen der Abstandssensorik neben den aktiven Sicherheitssystemen auch die passiven Sicherheitsmaßnahmen konditionieren. Die nicht reversiblen Insassenschutzmittel werden dabei vorkonditioniert, d.h. es werden zusätzliche Informationen vom Gefahrenrechner zur Verfügung gestellt. Diese Informationen können zur Veränderung der Aktivierungsschwellen verwendet werden. Das Verletzungsrisiko der Insassen wird reduziert, die Unfallschwere und Häufigkeit sinkt.

Mit der Entwicklung eines Precrash- Sensors (Closing Velocity - CV) bzw. der Integration der CV-Funktion in einen Radar- und/oder Infrarot-Sensor, wird die Zeit vor dem Unfall genutzt, um die zu erwartende Unfallschwere und geschätzte Aufprallrichtung bei der Eingriffsstrategie der Aktuatoren, wie z.B. die Auslösestrategie der Airbags, mit einzubeziehen. Neben der Verbesserung des Insassenschutzes dient der CV-Sensor auch zur De-

tektion von Fußgängern. Er bietet die Möglichkeit zusammen mit einer zusätzlichen Plausibilisierung über low-g Beschleunigungsaufnehmer (Satelliten) einen Schutz für Fußgänger zu realisieren.

Der Gewinn an Sicherheit durch das elektronische Steuersystem und das Verfahren lässt sich durch die Vernetzung der Komponenten und durch die zentrale Auswertung der Unfallwahrscheinlichkeit mit den Informationen der vernetzten Systeme erzielen. Dem Steuersystem und dem Verfahren liegt die Grundidee des Daten-austauschs unter Sicherheitssystemen zugrunde, die Informationen über den Fahrer, das Fahrzeug und das Fahrzeugumfeld haben. Dabei wird nicht nur ein Mehrwert für den Fahrer angestrebt, neue Funktionen mit vorhandenen Komponenten zu realisieren, sondern auch Kosten durch die Vernetzung der vorhanden Komponenten reduziert.

Der zentrale und vernetzende Part der Software stellt der Gefahrenrechner dar, bei dem alle Daten im Fahrzeug zusammenlaufen. Dort werden die Umfeldinformationen fusioniert und alle Daten analysiert. Die Umfeld-Datenfusion kann nach einer bevorzugten Ausführung auch in einem separaten Modul erfolgen, das dem Gefahrenrechner vorgeschaltet ist und ihm fusionierte Umfelddaten als relevante Daten für ein Sicherheitssystem zur Verfügung stellt. Für die aktuelle Fahrsituation wird ein Gefahrenpotential ermittelt, das die momentane Unfallwahrscheinlichkeit wiederspiegelt. Bei steigendem Gefahrenpotential werden dann stufenweise Maßnahmen eingeleitet, angefangen von Informationen und Warnungen für den Fahrer bis zur Aktivierung von reversiblen Rückhaltesystemen.

Ein wesentlicher Beitrag dazu liefert die Umfeldsensorik. Sie ermöglicht den sinnvollen Einsatz von reversiblen Maßnahmen zur passiven Sicherheit.

Ein weiterer Schritt in Richtung mehr Sicherheit wird mit der Einführung von bildverarbeitenden Kamerasystemen vollzogen. Damit wird erstmals neben der Objektdetektion auch eine Klassifizierung der Objekte möglich. Kombinierte Brems- und Lenkeingriffe werden den Fahrer bei der Unfallvermeidung unterstützen.

Eine Erhöhung der passiven Sicherheit und eine Minimierung des Verletzungsrisikos für die Fahrzeuginsassen wird durch die Ansteuerung der elektrischen Sitzverstellung aus dem Gefahrenrechner heraus erzielt. Es wird gezielt dem Submarining entgegengewirkt; ebenso wird ein nicht optimaler Abstand des Beifahrers zum Airbag korrigiert. Zur erforderlichen Ansteuerung bezieht der Gefahrenrechner seine Informationen zur Fahrsituation im einfachsten Fall aus den Regelzuständen der verbauten aktiven Sicherheitssystemen wie ESP, BA und Active Rollover Prevention (ARP).

Darüber hinaus kann der Gefahrenrechner zur weiteren Verbesserung der passiven Sicherheit in Abhängigkeit von dem ermittelten Gefahrenpotential Stellgrößen zum Schließen von Fahrzeugöffnungen erzeugen. Vorzugsweise werden die Fenster und das Schiebedach bei einem drohenden Unfall geschlossen. Steigt das Gefahrenpotential weiter und steht ein Crash unmittelbar bevor, so werden die Fahrzeuginsassen über einen elektromotorischen, reversiblen Gurtstraffer gesichert und positioniert. Sie nehmen durch die reduzierten Gurtlose früher an der Fahrzeugverzögerung teil. Ebenso sinkt das Risiko der Insassen verletzt zu werden weiter.

Vorteilhaft vorgesehen sind optische und/oder haptische Warn- und/oder Führungshinweise bzw. Handlungsanweisungen zum Warnen und/oder Leiten des Fahrers zu einer an die aktuelle Fahrzeugsituation angepassten Fahrerreaktion. Die Warnhinweise erfolgen vorzugsweise mittels eines vibrierenden Pedals und/oder Sitzes und/oder einer Anzeige.

Die Führungshinweise werden mittels einer veränderten Bedienkraft an mindestens einem Pedal und/oder der Lenkhandhabe gegeben, so dass der Fahrer über die zu- oder abnehmende Bedienkraft zu situationsgerechter Fahrzeugführung veranlasst wird.

Die eigentlichen Funktionen des Gefahrenrechners bestehen im wesentlichen in der

1. Berechnung fahrdynamischer Kennzahlen
2. Berechnung von Gefahrenpotentialen
3. Berechnung der Ansteuersignale (allgemeingültige Größe – nicht das eigentliche Aktuatoransteuersignal) aufgrund der Gefahrenpotentiale.

Es wird also eine abstrakte Ebene definiert, die die Situation in geeigneter Weise bewertet. Diese Ebene wird durch die Gefahrenpotentiale realisiert. Das Gefahrenpotential ist eine dimensionslose Größe im Bereich zwischen 0 und 100. Je größer das Gefahrenpotential ist, je gefährlicher ist auch die Situation. Die Aktuatoren werden lediglich aufgrund von Schwellenwertabfragen der Gefahrenpotentiale angesteuert. Dabei können mehrere Gefahrenpotentiale kombiniert werden, um einen Aktuator zu aktivieren. Dies bedeutet, dass die Zustandsbewertung zunächst nicht die Auswahl bzw. die Betätigungsdosierung der Aktuatoren beinhaltet. Dabei wird eine bestimmte Situation durch mehrere Gefahrenpotentiale bewertet. Dies lässt eine umfangreichere Bewertung der Situation zu. Es gibt Gefahrenpotentiale, die unab-

hängig von der Aktuatorik die Situation bewerten. So kann es beispielsweise ein Gefahrenpotential geben, das den längsdynamischen Fahrzustand bewertet. Entsprechend gibt es ein allgemeingültiges Gefahrenpotential, das den querdynamischen Fahrzustand beschreibt. Im Gegensatz zu diesen allgemeingültigen Gefahrenpotentialen gibt es auf bestimmte Aktuatoren zugeschnittene spezielle Gefahrenpotentiale. Diese Gefahrenpotentiale tragen der Tatsache Rechnung, dass unterschiedliche Aktuatoren auch unterschiedliche Aktivierungszeiten haben. Das bedeutet, dass die selbe Situation für einen Aktuator mit langer Aktivierungszeit vergleichsweise kritischer ist als für einen mit kurzer.

Es gibt also allgemeingültige und speziell auf Aktuatoren zugeschnittene Gefahrenpotentiale.

Die in dem elektronischen Steuersystem vorgesehene Arbitrierinheit weist vorzugsweise einen Zustandsautomaten auf, der das Verhalten des Fahrers anhand von Größen, die den Gaspedalweg, die Gaspedalgeschwindigkeit und die Umsetzzeit zwischen Gas- und Bremspedal und/oder den Zustand (An/Aus) des Bremslichts und/oder gemessene und/oder berechnete Bremsdrücke der Bremsanlage und/oder der Fahrzeugbeschleunigung und/oder deren Ableitungen wiedergaben in Korrelation zu einem von den Gefahrenpotentialen abhängigen Ansteuergrößen arbitriert und in Abhängigkeit von dem Ergebnis Bremsdruckvorgaben des Gefahrenrechners freischaltet. In Abhängigkeit von der Entwicklung des Gefahrenpotentials (Wert und/oder Gradient) kann der Stelleingriff, wie der Bremseingriff, auch autonom, d.h. gegen den Fahrerwunsch, stattfinden. Der autonome Stelleingriff, wie Bremseingriff, ist dabei bzgl. dem Wert der Stellgröße, wie dem Bremsdruck, begrenzt.

In Abhängigkeit von dem Zustand der Arbitriereinheit werden dann Stelleingriffe für die Verzögerungseinrichtungen des Fahrzeugs zur Verfügung gestellt, die verschiedene Bremsdruckanforderungen beinhalten, die von einer Vorbefüllung der Bremsanlage zur Verringerung der Ansprechzeit bis zur maximalen Bremsdruckeinstellung reichen.

Hierzu wertet der Zustandsautomat das Verhalten des Fahrers aus und schaltet davon abhängig Bremsdruckvorgaben des Gefahrenrechners frei. Ausgewertet wird im wesentlichen die Fußbewegung des Fahrers. Diese lässt Rückschlüsse darüber zu, als wie gefährlich der Fahrer die gleiche Situation einschätzt bzw. ob er überhaupt eine kritische Situation erkannt hat. Erst wenn der Fahrer diese kritische Situation bestätigt, wird Fahrer unabhängig Bremsdruck aufgebaut. Es werden dabei vier Stufen unterschieden:

1. **not supported:** Der Fahrer zeigt durch einen positiven zeitlichen Gradienten auf dem Gaspedal an, beschleunigen zu wollen. Auch wenn der Gefahrenrechner eine kritische Situation detektiert, wird in diesem Zustand kein Bremsdruck autonom aufgebaut $p_{max} = 0\text{bar}$.

2. **prefill:** Dieses Niveau definiert einen Zustand bei dem der Verzögerungswunsch des Fahrers nur eingeschränkt bestimmt werden kann oder noch nicht vorhanden ist. In diesem Zustand muss der Fahrer das Gaspedal berühren. Es gibt zwei unterlagerte Zustände:

a) **prefill 1:** Das berechnete Gefahrenpotential hat einen zeitlichen Gradienten der oberhalb einer definierten Schwelle liegt. Der Fahrer verändert seine Gaspedalstellung nicht. Diese

Situation wird interpretiert als extreme Verschärfung der Gefahrensituation, so dass auch ohne aktive Bestätigung des Fahrers ein Bremsdruck von maximal $p_{1\max} = k_1$ bar zugelassen wird. Dies führt zu einem Anlegen der Bremsbeläge ohne merkliche Verzögerung des Fahrzeugs.

b) **prefill 2:** Bestätigt der Fahrer die kritische Situation indem er das Gaspedal verlässt (negativer zeitlicher Gradient auf dem Gaspedal) wird ein maximaler Bremsdruck von $p_{2\max} > P_{1\max}$ zugelassen. Dies führt zu einer leichten Verzögerung des Fahrzeugs von 0,1 bis 0,2g.

3. **prebrake:** In diesem Zustand hat der Fahrer weder Gas- noch Bremspedal betätigt. Deshalb wird dieser Zustand als eingeschränkter Verzögerungswunsch interpretiert. Die maximale Verzögerung wird somit auf ungefähr das gesetzlich erlaubte Niveau angehoben (0.3g), so dass ein maximaler Bremsdruck von $p_{3\max} > p_{2\max}$ zustande kommen kann.

4. **extended brake assist:** Mit dem Übergang in diesen Zustand bestätigt der Fahrer seinen Verzögerungswunsch indem er das Bremspedal betätigt. Sind nun noch weitere Bedingungen erfüllt, wird abhängig vom Grad dieser Erfüllung der vom Gefahrenrechner vorgegebene Bremsdruck freigeschaltet.

Diese Bedingungen gliedern sich wie folgt:

Aus

- a) dem zeitlichen Verlauf des Bremsdrucks und der Bremslichtinformation und
- b) dem zeitlichen Verlauf des Gefahrenpotentials wird eine Notsituation abgeleitet. Wird diese erkannt, wird der vom Gefahrenrechner berechnete Bremsdruck vollständig als Sollwert an die Bremsanlage weitergeleitet. Der Fahrer erhält maxi-

male Unterstützung. Wird hingegen keine Notsituation erkannt wird eine Kennzahl ermittelt, die den Grad des Bremswunsches des Fahrers repräsentiert. Dieser Faktor besteht aus drei Anteilen, die in einem bestimmten Gewichtungsverhältnis eingehen.

a) Verhältnis von Bremspedalweg zum Maximum des Bremspedalweges, der abhängig vom Druck in der Anlage ist (repräsentiert durch den Radbremsdruck) oder Verhältnis von Bremsdruck zum Maximum des Bremsdrucks der Bremsanlage. Dies ist notwendig, da der Fahrer den Bremsdruck in der Anlage spürt, falls diese vorgefüllt sein sollte.

b) Verhältnis von Bremspedalgeschwindigkeit zum Maximum der Bremspedalgeschwindigkeit oder Verhältnis von Bremsdruckänderung zum Maximum der Bremsdruckänderung. Dieses Maximum ist näherungsweise unabhängig vom Grad der Anlagenvorfüllung.

c) Faktor der die Umsetzzeit vom Gas- auf das Bremspedal bewertet.

Der Fahrer erhält in diesem Zustand durch Freischaltung des Bremsdruckes der im Gefahrenrechner ermittelt wird, eine an die Situation angepasste Bremsunterstützung.

Die konkrete Ausgestaltung hängt von der Ausstattung des Fahrzeugs ab. Das elektronische Steuersystem und das Verfahren zum Betreiben des Steuersystems ist daher bevorzugt modular aufgebaut, so dass Module für die aktiven Sicherheitssysteme ABS, ESP, TCS u.dgl. und der Gefahrenrechner parallel und separat Verzögerungsanforderungen und weitere Stelleingriffe berechnen können.

3. Technische Vorteile der Erfindung

- Hinzuziehung weiterer Eingangsgrößen, um weitere Gefahrenpotentiale zu ermitteln, die die Bewertung der Gefahrensituation verbessern und genauer beschreiben
- Erweiterbarkeit für weitere Ansteuerung neuer Aktuatoren, durch Einführung neuer oder Verwendung bekannter Gefahrenpotentiale
- Freischaltung der durch den Gefahrenrechner (virtueller Beifahrer) ermittelten Stelleingriffe abhängig von der Situationsbewertung des Fahrers und/oder weiterer Größen zur Bewertung der aktuellen Verkehrssituation wie z.B. Fahrzeug-Fahrzeug Kommunikation. Damit wirken sich Fehler in der Sensorik nicht maßgeblich auf das Systemverhalten aus oder werden in der Auswirkung beschränkt.
- Der Fahrer stellt eine Plausibilisierung für die vom Gefahrenrechner angeforderten Stelleingriffe dar.

4. Zeichnungen

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

- Fig. 1 eine Zustandsdarstellung über die Vernetzung der aktiven und passiven Fahrzeugsysteme mit dem elektronischen Steuersystem nach der Erfindung
- Fig. 2 ein Blockschaltbild der Systemstruktur des elektronischen Steuersystems
- Fig. 3 eine vereinfachte kategorisierte Darstellung der Differenz zwischen Soll- und Istabstand zu Verkehrsteilnehmern

- Fig. 4** eine Kategorisierung der Stelleingriffe (Ausgangsgrößen) mit Hilfe von Zugehörigkeitsfunktionen (MF: Membership- Funktion, im Beispiel werden Singletons verwendet).
- Fig. 5** eine schematische Darstellung der Regelbasis für den Stelleingriff Sollverzögerung a_{soll} in Abhängigkeit von Soll-, Istabstand und Relativgeschwindigkeit
- Fig. 6** eine schematische Darstellung der Zustandsübergänge prefill, prbrake, extendet brake assist
- Fig. 7** eine schematische darstellung der Zustandsübergänge prefill
- Fig. 8** ein schematische Darstellung über die Aktivierung eines Gurtstraffers
- Fig. 9** eine schematische Darstellung einer sigmoidalen Übergangsfunktion

5. Beschreibung von Ausführungsbeispielen

Figur 1 zeigt das mit dem elektronischen Steuersystem 20 vernetzte Gesamtsystem eines Fahrzeugs. In dem Steuersystem 20 wird anhand der Eingangssignale des ABS/ESP Bremssystems 11, des Umfeldsensorsystems 12, der elektrischen Sitzverstellung 13, der Gurtstraffer 19 und den daraus resultierenden gemessenen oder abgeleiteten internen und/oder externen Signalgrößen in einem Gefahrenrechner 10 (Fig. 2) von Gefahrenpotentialen abhängige Stelleingriffe berechnet. Die Ermittlung von Stelleingriffen für Aktuatoren basiert auf den folgenden Eingangsgrößen der mit dem Steuersystem 20 vernetzten Fahrzeugeinheiten:

1. Aus dem ABS/ESP Bremssystem 11 werden die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, Fahrzeuglängsbeschleunigung, die Fahrzeugquerbeschleunigung, der Lenkwinkel, der Radbrems-

druck, der Bremsdruck im Tandem-Hauptzylinder, die Gangwahlstufe, das ESP Zusatzgiermoment und die Statussignale von Bremslichtschalter, Gaspedalweg und der Zustände des ABS, ESP, HBA ermittelt und dem elektronischen Steuersystem 20 zur Verfügung gestellt.

2. Aus dem Umfeldsensorsystem 12 werden der Abstand zum relevanten Objekt von einem Fernbereichssensor, die Relativgeschwindigkeit zum relevanten Objekt von einem Fernbereichssensor, die Relativbeschleunigung zum relevanten Objekt von einem Fernbereichssensor und die Statussignale relevantes Objekt vom Fernbereichssensor gültig und ggf. Informationen über den Typ des erkannten relevanten Objekts (z.B. Fußgänger, LKW u.dgl.) und dessen Zustand (steht, bewegt sich u.dgl.) dem Steuersystem 20 zur Verfügung gestellt.
3. Von der elektrischen Sitzverstellung 13 werden die Statussignale über die Sitzbelegung des Fahrersitzes und des Beifahrersitzes dem Steuersystem zur Verfügung gestellt.
4. Von der Steuerung der Gurtstraffer 14 werden die Statussignale über die Belegung der Gurtschlösser des Fahrer- und Beifahrersitzes dem Steuersystem zur Verfügung gestellt.

Wie der Figur 1 weiter zu entnehmen ist, ist das elektronische Steuersystem 20 weiterhin mit der Airbagsteuerung 15, einem haptischen Fahrpedal 16, der Steuerung der Fensterheber und des Schiebedachs 17 und der Anzeige 18 des Fahrzeugs vernetzt.

Figur 2 zeigt die Struktur des elektronischen Steuersystems 20. Dieses sieht eine Signalkonditionierung 21 vor, in die die Daten/Signale vom Fahrzeug 23, dem Fahrer 24 und der Umwelt 22 eingelesen werden. Die Signale werden anschließend konditio-

niert, so dass sie in der entsprechend richtigen Einheit zur Verfügung stehen. Außerdem kann eine Sensorfusion zwischen Fern- und Nahbereichssensor stattfinden, so dass die folgenden Softwaremodule 10, 28, 29 nur noch das fusionierte Sensorsignal als Abstands-, Geschwindigkeits- und Beschleunigungssignal verwenden. Es ist ein einheitliches konsistentes Bild der Umwelt vorhanden. Dieses fusionierte Signal stellt demnach die relevante Objektliste (Abstand, Typ, Relativgeschwindigkeit...) dar, auf das der Gefahrenrechner 10 reagiert. Weiterhin ist mit der Signalkonditionierung 21 ein Modul 29 zur Erfassung des Fahrerwunsches verbunden. Hier werden spezifische Kenngrößen, wie Umsetzzeit zwischen den Pedalen, Fahrerwunschverzögerung u.dgl., von Eingangsgrößen abgeleitet, die den Fahrerwunsch im Hinblick auf die Führung des Fahrzeugs beschreiben.

In dem mit der Signalkonditionierung 21 verbundenen Gefahrenrechner 10 erfolgt die Bestimmung der Unfallwahrscheinlichkeit auf Basis der Eingangsdaten mit dem Ziel, die im Fahrzeug vorhandene Aktuatorik anzusteuern.

In einer besonders vorteilhaften Ausführungsform können folgende Daten als Eingangsgrößen verwendet werden, um die aktuelle Gefahrensituation (Gefahrenpotential und -richtung) zu ermitteln:

- Abstandsinformationen von Objekten (wie Fahrzeugen, stehende Hindernisse, u.dgl.) in Fahrzeugkoordinaten und relativ zum vorhergesagten Fahrschlauch der eigenen Fahrtrajektorie, deren Relativgeschwindigkeiten z.B. mittels Abstandssensorik oder mittels Erweiterung durch Nahbereichssensorik, insbesondere einer Precrash-Sensorik
- Sichtweitenabschätzung z.B. aus Abstandssensorik

- Kontaktsensorik am Fahrzeug (z.B. Glasfaser für Kontaktkraft, Beschleunigungssensoren) zur Ermittlung z.B. eines Fußgänger Crashs
- Klassifizierung der detektierten Objekte (Fußgänger, Ausdehnung der Objekte,...) z.B. mit Kamera und Bildverarbeitung
- Informationen über den Straßenverlauf (Geometriedaten, Kurvenradien, Spurbreite, Spuranzahl, ...), Verkehrsrichtzeichen und -vorschriftszeichen
- Telematikinformationen (Staumeldungen via TMC oder GSM, Straßenzustandsinformationen,...)
- Fahrdynamiksensoren und Modelle zur Ermittlung des Fahrzustands aus Radgeschwindigkeit, Gierrate, Längsbeschleunigung, Querbeschleunigung, Lenkwinkel, Lenkwinkelgeschwindigkeit, Schwimmwinkel, ESP Zusatzmoment und/oder Reibwert.)
- Betätigungsstände der Bedieneinrichtungen im Fahrzeug
- Sensoren zur Insassenerfassung und Klassifizierung (z.B. OOP, Kindersitzerkennung, Fahrerzustand wie Müdigkeit,...)
- Informationen über den potentiellen Kraftschlussbeiwert

5.1 Beschreibung der Funktion des Gefahrenrechners

Der Gefahrenrechner 10 führt im wesentlichen drei Verfahrensschritte durch.

Diese sind die

1. Berechnung fahrdynamischer Kennzahlen (Time to Collision ttc, Notwendige Verzögerung um eine Kollision zu verhindern,

resultierende Fahrzeugbeschleunigung, Geschwindigkeit des Vorausfahrzeuges oder Objektes)
2. Berechnung von Gefahrenpotentialen
3. Berechnung der Ansteuersignale (allgemeingültige Größe - nicht das eigentliche Aktuatoransteuersignal) aufgrund der Gefahrenpotentiale.

Es wird dabei eine abstrakte Ebene definiert, die die Situation in geeigneter Weise bewertet. Diese Ebene wird durch die Gefahrenpotentiale realisiert. Das Gefahrenpotential ist eine dimensionslose Größe im Bereich zwischen 0 und 100. Je größer das Gefahrenpotential ist, je gefährlicher ist auch die Situation. Die Aktuaturen werden lediglich aufgrund von Schwellwertabfragen der Gefahrenpotentiale angesteuert. Dabei können mehrere Gefahrenpotentiale kombiniert werden, um einen Aktuator zu aktivieren. Dies bedeutet, dass die Zustandsbewertung zunächst nur eingeschränkt (siehe später spezielle Gefahrenpotentiale) bzw. nicht (siehe später allgemeingültige Gefahrenpotentiale) die Auswahl bzw. die Betätigungsdosierung der Aktuatoren beinhaltet. Aus den Ausführungen wird deutlich, dass eine bestimmte Situation durch mehrere Gefahrenpotentiale bewertet wird. Dies lässt eine umfangreichere Bewertung der Situation zu. Es gibt Gefahrenpotentiale, die unabhängig von der Aktuatorik die Situation bewerten. So kann es beispielsweise ein Gefahrenpotential, das den längsdynamischen Fahrzustand bewertet. Entsprechend gibt es ein allgemeingültiges Gefahrenpotential, das den querdynamischen Fahrzustand beschreibt.

Im Gegensatz zu diesen allgemeingültigen Gefahrenpotentialen gibt es auf bestimmte Aktuatoren zugeschnittene spezielle Gefahrenpotentiale. Diese Gefahrenpotentiale tragen der Tatsache Rechnung, dass unterschiedliche Aktuatoren auch

unterschiedliche Aktivierungszeiten haben. Das bedeutet, dass die selbe Situation für einen Aktuator mit langer Aktivierungszeit vergleichsweise kritischer ist als für einen mit kurzer. Es gibt zwei unterschiedliche Gruppen von Gefahrenpotentialen:

1. aktuatorunabhängige, allgemeingültige Gefahrenpotentiale
2. aktuatorabhängige, spezielle Gefahrenpotentiale

5.1.1 Beschreibung der Gefahrenpotentiale

Das Gefahrenpotential ist eine dimensionslose Größe im Bereich zwischen 0 und 100. Es beschreibt die Gefahr einer bestimmten Situation. Dabei bedeutet ein Gefahrenpotential von 0 keine Gefahr und eines von 100 sehr große Gefahr. Ein Gefahrenpotential von 100 bedeutet nicht, dass es zwangsläufig zu einem Unfall kommt. Wann das Gefahrenpotential die Werte 0 bzw. 100 erreicht ist nicht allgemeingültig definiert und deshalb individuell für den Anwendungsfall definierbar. Abhängig von den im Steuersystem definierten Gefahrenpotentialen werden die Aktuatoren (z.B. Bremse, rev. Gurtstraffer, Sitzverstellung, etc.) angesteuert.

Dabei werden einzelne Gefahrenpotentiale kombiniert und zur Ansteuerung eines Aktuators verwendet.

Die Aktivierung und der Grad dieser Aktivierung wird durch eine Schwellwertabfrage des Gefahrenpotentials bzw. der Gefahrenpotentiale gewährleistet.

5.1.2 aktuatorunabhängige, allgemeingültige Gefahrenpotentiale

5.1.2.1 längsdynamisches Gefahrenpotential, abhängig von Umfeldsensorinformationen aus dem Umfeldsensorsystem

12(dp_xdyn_sen)

Die Bewertung der längsdynamischen Fahrsituation wird über ein längsdynamisches Gefahrenpotential realisiert unter der Bedingung, dass die Geschwindigkeit größer als eine Mindestgeschwindigkeit

ist. Dies wird mit einem Fuzzy-Inferenz-System realisiert. Fuzzy-Logik ermöglicht es, menschliche Verhaltensweisen oder menschliches Kausalwissen zu mathematisieren und damit durch Rechner imitierbar zu machen. Danach wird die Verkehrssituaton und der Fahrzustand mit Hilfe von Zugehörigkeitsfunktionen klassifiziert. So wird als erste Eingangsgröße die Differenz zwischen Soll- und Istabstand bezogen auf den Sollabstand sx_rel_des bewertet.

$$\frac{\underline{sx_rel_des} - \underline{sx_rel}}{\underline{sx_rel_des}} \quad (5.1)$$

Der Sollabstand hängt dabei funktional von der eigenen Fahrgeschwindigkeit vx ab und wird nach der Beziehung

$$sx_{rel_des} = sx_{rel_desmin} + t_{ttc_des} * vx \quad (5.2)$$

mit

sx_rel_des = Sollabstand
sx_rel_desmin = Mindestsollabstand
t_ttc_des = Zeit bis zum Unfall
vx = Fahrgeschwindigkeit in Längsrichtung
 ermittelt.

Die Relativgeschwindigkeit als zweite Eingangsgröße wird ebenso durch entsprechende Zugehörigkeitsfunktionen kategorisiert. Die Ausgangsgröße - also das längsdynamische Gefahrenpotential - wird ebenso mit Hilfe von Zugehörigkeitsfunktionen (zweckmäßi-

gerweise werden Singletons (Fig. 4) verwendet) kategorisiert. Figur 3 zeigt die Zugehörigkeitsfunktionen für die erste Eingangsgröße, d.h. für die Differenz zwischen Soll- und Istabstand `sx_rel` bezogen auf den Sollabstand `sx_rel_des`. Diese Eingangsgröße wird mit Hilfe von sechs Zugehörigkeitsfunktionen klassifiziert.

Diese so bewerteten Eingangsgrößen werden mit Hilfe von einfach formulierbaren logischen Verknüpfungen,

„wenn..., dann...“

Beziehungen (Regeln) ausgewertet und ergeben dann für jede einzelne Regel, je nach Erfüllungsgrad einen Anteil am gesamten Gefahrenpotential. Das resultierende Gefahrenpotential ergibt sich aus der Akkumulation der einzelnen Teilempfehlungen.

Figur 5 zeigt beispielhaft die Regelbasis, die sich aufgrund der Auswertung des Fuzzy-Systems ergibt. Aufgetragen ist das längsdynamische Gefahrenpotential als Funktion der Eingangsgrößen Relativgeschwindigkeit und der Differenz zwischen Soll- und Istabstand bezogen auf den Sollabstand.

5.1.2.2 längsdynamisches Gefahrenpotential, abhängig von Umfeldsensorinformationen (`dp_xdyn_sen_1`)

Die Bewertung der längsdynamischen Fahrsituation wird über ein weiteres längsdynamisches Gefahrenpotential realisiert. Diese Gefahrenpotential wird wie folgt berechnet:

1. Bedingung: Die Fahrzeuggeschwindigkeit muss größer einem Schwellenwert sein (im Rangierbetrieb wird kein Gefahrenpotential berechnet)

2. Bedingung: Die Relativgeschwindigkeit zum detektierten Objekt muss kleiner als eine negative Schwelle sein.

Dieses Gefahrenpotential setzt die Verzögerung die notwendig ist um eine Kollision zu verhindern in Relation zu einem Anteil der maximal auf die Straße übertragbare Verzögerung. Die Berechnungsvorschrift lautet:

$$dp_xdyn_sen_1 = \min\left(100 \left(\frac{a_{nc}}{-a * \mu_{max} * g} * 100 \right)\right) \quad (5.3)$$

mit beispielsweise $\alpha = 0.4$.

5.1.2.3 längsdynamisches Gefahrenpotential, abhängig von Fahr-dynamikinformationen der ABS Funktion (dp_xdyn_abs)

Dieses Gefahrenpotential ist 0 solange keine ABS Bremsung stattfindet. Wird hingegen eine ABS Bremsung ausgeführt ist dieses Gefahrenpotential 100.

$$dp_xdyn_abs = \begin{cases} 100 & \text{für ABS Bremsung aktiv,} \\ 0 & \text{für ABS Bremsung inaktiv} \end{cases} \quad (5.4)$$

5.1.2.4 längsdynamisches Gefahrenpotential, abhängig von Fahr-dynamikinformationen der Bremsassistenten-Funktion (dp_xdyn_hba)

Dieses Gefahrenpotential ist 0 solange keine Bremsung mit Bremsassistentenunterstützung (klassischer Hydraulischer Bremsassistent HBA, nicht der Erweiterte Bremsassistent BA+) stattfindet. Wird hingegen eine Bremsung mit Bremsassistentenunterstützung ausgeführt ist dieses Gefahrenpotential 100.

$$dp_xdyn_hba = \begin{cases} 100 & \text{für Bremsung mit HBA Unterstützung} \\ 0 & \text{für Bremsung ohne HBA Unterstützung oder keine Bremsung} \end{cases} \quad (5.5)$$

5.1.2.5 querdynamisches Gefahrenpotential, abhängig von Fahrdynamikinformationen der ESPFunktion (dp_ydyn_esp)

Dieses Gefahrenpotential ist 0 solange kein ESP Eingriff stattfindet. Greift hingegen das ESP in die Fahrdynamik ein, ist dieses Gefahrenpotential 100.

$$dp_xdyn_esp = \begin{cases} 100 & \text{für ESP Eingriffe aktiv} \\ 0 & \text{für ESP Eingriffe inaktiv} \end{cases} \quad (5.6)$$

Diese Definition ist nur eine erstes Ausführungsbeispiel. Benutzt man nicht das ESP on/off Flag, sondern die Information über das Zusatzmoment m_add_esp bezogen auf ein Maximum bei bestimmten Reibwertbedingungen, das aufgebracht werden muss, um das Fahrzeug wieder zu stabilisieren, wird eine feinere Abstufung dieses Gefahrenpotentials erzielt.

5.1.2.5 aktuatorabhängige, spezielle Gefahrenpotentiale
spezielles Gefahrenpotential zur Ansteuerung des reversiblen Gurtstraffer, abhängig von Umfeldsensorinformationen (dp_msb_sen)

Dieses Gefahrenpotential wird wie folgt berechnet:

1. Bedingung: Die Fahrzeuggeschwindigkeit muss größer einem Schwellwert sein (im Rangierbetrieb wird kein Gefahrenpotential berechnet)
2. Bedingung: Die Relativgeschwindigkeit zum detektierten Objekt muss negativ sein.

Die eigentliche Berechnung des Gefahrenpotentials bildet den Quotienten aus aktuell bestimmter Time to Collision ttc aus den Sensorinformationen und der mittleren Aktivierungszeit des reversiblen Gurtstraffers.

Dieser Quotient gibt an wie viel Zeit noch bleibt, um den Aktuator im Mittel vollständig zu aktivieren. Die Berechnungsvorschrift lautet:

$$dp_msb_sen = 100 * \min \left(1, \max \left\{ 1, \left(2 - \frac{t_{ttc}}{t_{msb \text{ activate}}} \right) \right\} \right) \quad (5.7)$$

Als Erweiterung dieser Beziehung kann vorgesehen werden, dass das oben berechnete Gefahrenpotential in Abhängigkeit des Quotienten aus notwendiger Verzögerung und maximal auf die Straße übertragbarer Verzögerung auf einen bestimmten Wert begrenzt wird. Dies bewertet die Möglichkeit des Fahrers vor dem Unfall noch zu bremsen, also die Zustandsgrößen Geschwindigkeit und Beschleunigung zu verändern. Diese konstanten Zustandsgrößen werden bei der Berechnung der Time to Collision, so wie oben benutzt, vorausgesetzt.

Weiterhin kann vorgesehen werden, das Gefahrenpotential in Abhängigkeit des Quotienten aus Zeit um einen bestimmten Querver satz zu realisieren und Time to Collision auf einen bestimmten Wert zu begrenzen. Dies bewertet die Möglichkeit des Fahrers dem Hindernis auszuweichen. Die Ergänzung um die oben beschriebenen Einweiterungen führen zu einer realistischeren Bewertung der eigentlichen Gefahr, da die Beeinflussungsmöglichkeiten auf die aktuelle Fahrsituation des Fahrers berücksichtigt werden.

Figur 8 zeigt hierbei die stufenweise Aktivierung eines Gurtstraffers in Abhängigkeit von dem Gefahrenpotential, z.B. 20%, 60% und 100%. Bei 20% des Gefahrenpotentials wird die Stufe I des Gurtstraffers aktiviert, bei 60 % Stufe II und bei 100 % Stufe III. Bei Stufe I wird die Gurtlose entfernt, bei Stufe II wird der Gurtstraffer vorgespannt und verriegelt, bei Stufe III wird der Insasse positioniert, d.h. der Gurtstraffer mit maximaler Kraft gespannt und verriegelt.

Der aktivierte Gurtstraffer verbleibt in seiner aktivierten Stufe bis das Gefahrenpotential unterhalb einer Schwelle liegt, die keine Gefahr mehr darstellt und die resultierende Fahrzeugsbeschleunigung unterhalb einer Schwelle liegt und eine bestimmte Zeitdauer vergangen ist.

5.1.2.6 spezielles Gefahrenpotential zur Ansteuerung der Sitzverstellung, abhängig von Umfeldsensorinformationen (dp_seat_sen)

Dieses Gefahrenpotential wird nach der gleichen Berechnungsvorschrift wie das Gefahrenpotential dp_msbsen berechnet. Für die Aktivierungszeit des Aktuators wird nun lediglich die mittlere Aktivierungszeit angesetzt (statt tmsb_activate setze tseat_activate), die zur Verstellung des Sitzes notwendig ist. Die Ergänzungen wie bei der Berechnung des Gefahrenpotentials dp_msbsen beschrieben können auch hier gelten.

5.1.2.7 spezielles Gefahrenpotential zur Ansteuerung der Fenster- und/oder Schiebedachverstellung, abhängig von Umfeldsensorinformationen (dp_wind_sen/dp_roof_sen)

Dieses Gefahrenpotential wird nach der gleichen Berechnungsvorschrift wie das Gefahrenpotential dp_msб_sen berechnet. Für die Aktivierungszeit des Aktuators wird nun lediglich die mittlere Aktivierungszeit angesetzt (statt tmsb_activate setze twind_activate bzw. troof_activate), die zur Schließung des Fensters bzw. Schiebedaches notwendig ist. Die Ergänzungen wie bei der Berechnung des Gefahrenpotentials dp_msб_sen beschrieben können auch hier gelten.

Der Vorteil der Erfindung besteht darin, dass Einflussgrößen getrennt voneinander berechnet, bewertet und kategorisiert werden können. Mittels der verschiedenen Gefahrenpotentiale kann das Gesamtbild der aktuellen Gefahrensituation durch einfache Einzelzusammenhänge beschrieben werden. Das Gesamtbild der aktuellen Gefahrensituation ergibt aus der Auswertung der Einzelgefahrentypen.

Die Zuverlässigkeit der verwendeten Daten zur Ermittlung der oben genannten Stelleingriffe und die Komplexität der Situation lassen bei fahrdynamischen Eingriffen in das Fahrzeug keine völlig autonomen Eingriffe zu. Daher können die aus dem Gefahrenrechner ermittelten Stelleingriffe nur nach einer Bewertung in der Arbitriereinheit 28 (Fig. 2) mit dem in dem Fahrerwunschmodul 29 (Fig. 2) ermittelten Fahrerwunsch, wie der Fahreraktion und anderer die aktuelle Fahrersituation beschreibende Größen zu einem jeweils passenden Grad realisiert werden.

Hierzu nutzt ein Zustandsautomat die vom Fahrerwunschmodul zur Verfügung gestellten Kenngrößen und schaltet davon abhängig z.B. Verzögerungsvorgaben des Gefahrenrechners 10 frei. Ausgewertet wird im wesentlichen die Fußbewegung des Fahrers. Diese lässt Rückschlüsse darüber zu, als wie gefährlich der Fahrer

die gleiche Situation einschätzt bzw. ob er überhaupt eine kritische Situation erkannt hat. Erst wenn der Fahrer diese kritische Situation bestätigt, wird Fahrer unabhängig Bremsdruck aufgebaut. Wie Figur 6 zeigt, werden dabei vier Stufen unterschieden:

1. **not supported:** Der Fahrer zeigt durch einen positiven zeitlichen Gradienten auf dem Gaspedal (s_{aped} = Gaspedalweg) an, beschleunigen zu wollen. Auch wenn der Gefahrenrechner eine kritische Situation detektiert, wird in diesem Zustand kein Bremsdruck autonom aufgebaut $p_{max} = 0\text{bar}$.

2. **prefill:** Dieses Niveau definiert einen Zustand bei dem der Verzögerungswunsch des Fahrers nur eingeschränkt bestimmt werden kann oder noch nicht vorhanden ist. In diesem Zustand muss der Fahrer das Gaspedal s_{aped} berühren. Es gibt zwei unterlagernde Zustände:

a) **prefill 1:** Das berechnete Gefahrenpotential hat einen zeitlichen Gradienten der oberhalb der definierten Schwelle liegt. Der Fahrer verändert seine Gaspedalstellung s_{aped} nicht. Diese Situation wird interpretiert als extreme Verschärfung der Gefahrensituation, so dass auch ohne aktive Bestätigung des Fahrers ein Bremsdruck von maximal $p_{1max} = k_1 \text{ bar}$ zugelassen wird. Dies führt zu einem Anlegen der Bremsbeläge.

b) **prefill 2:** Bestätigt der Fahrer die kritische Situation indem er das Gaspedal verlässt (negativer zeitlicher Gradient auf dem Gaspedal) wird ein maximaler Bremsdruck von $p_{2max} > p_{1max}$ zugelassen.

Die Übergänge von prefill 1 zu prefill 2 sind in Figur 7 näher dargestellt.

3. prebrake: In diesem Zustand hat der Fahrer weder Gas- noch Bremspedal betätigt. Deshalb wird dieser Zustand 0 als eingeschränkter Verzögerungswunsch interpretiert. Die maximale Verzögerung wird somit auf ungefähr das ACC-Niveau angehoben ($0.3g$), so dass ein maximaler Bremsdruck von $p_{3max} > p_{2max}$ zu stande kommen kann.

4. extended brake assist: Mit dem Übergang in diesen Zustand bestätigt der Fahrer seinen Verzögerungswunsch indem er das Bremspedal (Schwelle: Bremslichtschalter BLS) betätigt. Sind nun noch weitere Bedingungen erfüllt, wird abhängig vom Grad dieser Erfüllung der vom Gefahrenrechner vorgegebene Bremsdruck freigeschaltet.

Diese Bedingungen gliedern sich wie folgt:

Aus

a) dem zeitlichen Verlauf des Bremsdrucks und der Bremslichtinformation und

b) dem zeitlichen Verlauf des Gefahrenpotentials wird eine Notsituation abgeleitet. Wird diese erkannt, wird der vom Gefahrenrechner berechnete Bremsdruck vollständig als Sollwert an die Bremsanlage weitergeleitet. Der Fahrer erhält maximale Unterstützung. Wird hingegen keine Notsituation erkannt wird eine Kennzahl ermittelt, die den Grad des Bremswunsches des Fahrers repräsentiert. Dieser Faktor besteht aus drei Anteilen, die in einem bestimmten Gewichtungsverhältnis eingehen.
a) Verhältnis von Bremspedalweg zum Maximum des Bremspedalweges, der abhängig vom Druck in der Anlage ist (repräsentiert durch den Radbremsdruck). Dies ist notwendig, da der Fahrer den Bremsdruck in der Anlage spürt, falls diese vorgefüllt sein sollte.

- b) Verhältnis von Bremspedalgeschwindigkeit zum Maximum der Bremspedalgeschwindigkeit. Dieses Maximum ist näherungsweise unabhängig vom Grad der Anlagenvorfüllung.
- c) Faktor der die Umsetzzeit vom Gas- auf das Bremspedal bewertet.

Der Fahrer erhält in diesem Zustand durch Freischaltung des Bremsdruckes der im Gefahrenrechner ermittelt wird, eine an die Situation angepasste Bremsunterstützung.

Wie Figur 6 zeigt, ist die Verzögerungsunterstützung des Fahrers von dem Fahrpedalweg s_{aped} und dem Bremspedalweg s_{bped} abhängig. In Pfeilrichtung der jeweiligen Achsen s_{aped} und s_{bped} wird eine Zunahme der positiven oder negativen Beschleunigung des Fahrzeugs angenommen. Befindet sich der Fahrer in dem Zustand prefill/not supported 60, dann kann die Arbitriereinheit keinen Bremsdruck, einen Bremsdruck, der zum Anlegen der Bremsbelege führt oder einen Bremsdruck, der zum leichten Verzögern des Fahrzeugs führt, freischalten. Verlässt der Fahrer das Fahrpedal und unterschreitet die Schwelle THR_S_APED1 zeigt er dadurch den Wunsch an, das Fahrzeug zu verzögern und der Zustand wechselt über den Pfad 61 nach prebrake 63. Betätigt der Fahrer im Zustand prebrake das Fahrpedal muss die Schwelle THR_S_APED2 überwunden werden, damit der Zustand über den Pfad 62 nach prefill/not supported 60 wechselt. Befindet sich das System im Zustand prebrake 63 und der Fahrer betätigt das Bremspedal bis eine Schwelle SMINFORAPIABL übergeschritten wird, dann wechselt der Zustand prebrake über Pfad 64 in den Zustand extended brake assist 65.

Figur 7 stellt die Übergänge zwischen den Zuständen not supported, prefill 1 und prefill 2 dar. ds_{aped} bezeichnet dabei die Gaspedalgeschwindigkeit. In Figur 7 wird dabei in Pfeilrichtung verlaufend ab 0 ein positiver Gradient des Gaspedals angenom-

men, d.h. das Gaspedal wird von dem Fahrer betätigt und das Fahrzeug beschleunigt, ab 0 entgegen der Pfeilrichtung wird ein negativer Gradient angenommen, d.h. der Fahrer nimmt das Gaspedal zurück und das Fahrzeug bremst über den Motor ab. Befindet man sich im Zustand not supported 70 und der Gradient des Gefahrenpotentials ddp_xdy_sen überschreitet den Schwellwert THR_DDP_XDYN_SEN_ACT wechselt man über den Pfad 72 in den Zustand prefill 1 73. Befindet man sich im Zustand not supported 70 und der Fahrer verlässt das Fahrpedal so dass die Schwelle THR_DS_APED1L unterschritten wird, wechselt man über den Pfad 71 in den Zustand prefill 2 74. Ausgehend vom Zustand prefill 2 74 wechselt man über den Pfad 75 unter der Bedingung dass der Gradient des Fahrpedalweges größer als die Schwelle THR_DS_APED2L und das Gefahrenpotential kleiner als eine Schwelle ist, in den Zustand prefill 1 73. Ebenso wird der Zustand prefill 2 74 über den Pfad 76 verlassen, wenn der Gradient des Fahrpedalweges größer als die Schwelle THR_DS_APED2R ist.

Der Zustand prefill 1 73 kann über den Pfad 71 in den Zustand prefill 2 74 wechseln, wenn der Gradient des Fahrpedalweges kleiner als die Schwelle THR_DS_APED1L ist.

Der Zustand prefill 1 73 kann über den Pfad 76 in den Zustand not supported 70 wechseln, wenn der Gradient des Fahrpedalweges größer als die Schwelle THR_DS_APED2R ist.

Die Übergangsbedingungen können verfeinert werden, wenn als zusätzliche Eingangsgröße die Fahrzeugbeschleunigung ausgewertet wird. Der Vorteil dieser Erweiterung besteht in einer Betrachtung eines beschleunigten Fahrzustandes über eine längere Zeitspanne, die bei der Auswertung der Betätigung des Fahrpedals

nicht zur Verfügung steht. Der Fahrerwunsch kann dadurch besser umgesetzt werden.

Dabei ergeben sich Übergänge, die vorteilhaft ruckminimal gestaltet werden.

(z.B. Figur 9) Hierbei wird mit einer sigmoidalen Übergangsfunktion das aktuelle Stellniveau in das neue überführt. Als Ausführungsbeispiel kann ein Ausschnitt der Sinusfunktion oder deren Approximation durch eine Reihenentwicklung verwendet werden.

Der Fahrer behält in jeder Situation die Kontrolle und kann zumindest die Bremseingriffe durch Gaspedalbetätigung überstimmen.

Patentansprüche:

1. Elektronisches Steuersystem für ein Fahrzeug, gekennzeichnet durch einen Fahrerwunschmodul (29) zur Ermittlung von Kenngrößen über den Fahrerwunsch aus Daten, welche mindestens Pedalwege, Umsetzbewegungen zwischen den Pedalen und den Bremsdruck der Bremsanlage wiedergeben und einen Gefahrenrechner zur Ermittlung der Gefahrenpotentiale aus vorgegebenen und aktuellen Fahrzeugdaten und weiteren Daten, wie Umfelddaten und Fahrerdaten, sowie ggf. noch Personendaten innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs und dgl., wobei der Gefahrenrechner mindestens eine Bewertung der Gefahrenlage des Fahrzeugs und der im Fahrzeug vorhandenen Personen und ggf. noch des Umfelds vornimmt und in Abhängigkeit von der Bewertung und weiterer Kriterien oder Gewichtungen nach Gefahrenpotential gestufte Stelleingriffe zur Steuerung von Aktuatoren an eine Arbitriereinheit ausgibt, die in Abhängigkeit von den durch die Stelleingriffe verursachten Beeinflussung der Fahrdynamik des Fahrzeugs eine Bewertung mit den im Fahrerwunschmodul ermittelten Kenngrößen bezüglich des Fahrerwünsches vornimmt, und nach Maßgabe des Bewertungsergebnisses die gestuften Stelleingriffe bedingt freischaltet, freischaltet oder sperrt.
2. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Umsetzbewegung zwischen dem Gas- und dem Bremspedal aus Gaspedalweginformationen und der Bremslichtinformation als Eingangsgrößen ermittelt wird.
3. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass aus den Eingangsgrößen die Umsetzzeit zwischen

den Pedalen ermittelt wird.

4. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrerwunschmodul (29) die ermittelten Kenngrößen der nachgeschalteten Arbitriereinheit zur Verfügung stellt.

5. Elektronisches Steuersystem für ein Fahrzeug nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrerwunschmodul weitere Kenngrößen über einen Lenkwunsch und/oder Beschleunigungs- wunsch der nachgeschalteten Arbitriereinheit (28) zur Verfü- gung stellt.

6. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Gefahrenrechner aus Daten, die mindestens die Fahrzeulgängsgeschwindigkeit, die Fahr- zeulgängsbeschleunigung, die Fahrzeugquerbeschleunigung, die Abstände zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich, die Relativgeschwindigkeit zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich und/oder deren Ableitungen sowie Zu- standsinformationen über Fahrdynamikregler, wie ABS, HBA, ESP u.dgl., wiedergeben, Gefahrenpotentiale berechnet, die min- destens in Abhängigkeit von ermittelten längsdynamischen und/oder querdynamischen Gefahrenkenngrößen in ihrer Wirkung gestufte, vom ermittelten Gefahrenpotential abhängige Stell- größen für die Bremsen, die reversiblen Insassenschutzmittel und die Relativposition zwischen Insassenschutzmitteln und Fahrzeuginsassen verändernden Verstellvorrichtungen erzeugt.

7. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Stelleingriffe für die Aktuator, insbesondere für die Bremsen, situationsangepasst er-

folgen.

- 8.Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Gefahrenrechner (10) aus Daten, die mindestens die Fahrzeulgängsgeschwindigkeit, die Fahrzeulgängsbeschleunigung, die Fahrzeugquerbeschleunigung, die Abstände zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich, die Relativgeschwindigkeit zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich und/oder deren Ableitungen sowie Zustandsinformationen über Fahrdynamikregler, wie ABS, HBA, ESP u.dgl., wiedergeben, Gefahrenpotentiale berechnet, die mindestens in Abhängigkeit von ermittelten längsdynamischen und/oder querdynamischen Gefahrenpotentialen abhängige Stellgrößen für das Schließen von Fahrzeugöffnungen erzeugt.
- 9.Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Gefahrenrechner (10) weiterhin in Abhängigkeit von dem ermittelten Gefahrenpotential optische und/oder haptische Warn- und/oder Führungshinweise zum Warnen und/oder Leiten des Fahrers zu einer der aktuellen Fahrzeugsituation angepassten Fahrerreaktion erzeugt und diese Warn- und/oder Führungshinweise direkt der Aktuatorik (18, 16) zur Umsetzung weitergibt.
- 10.Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Warnhinweise mittels eines vibrierenden Pedals und/oder Sitzes und/oder einer Anzeige erfolgen.
- 11.Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Führungshinweise mittels einer veränderten Bedienkraft an mindestens einem Pedal oder

der Lenkhandhabe erfolgen.

12. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass der Gefahrenrechner aus Daten, die mindestens die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, die Fahrzeuglängsbeschleunigung, die Fahrzeugquerbeschleunigung, die Abstände zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich, die Relativgeschwindigkeit zu relevanten Objekten im Nah- und/oder Fernbereich und/oder deren Ableitungen sowie Zustandsinformationen über Fahrdynamikregler, wie ABS, HBA, ESP u.dgl., wiedergeben, Gefahrenpotentiale berechnet, die mindestens in Abhängigkeit von ermittelten längsdynamischen und/oder querdynamischen Gefahrenkenngrößen Informationen für die nicht reversiblen Insassenschutzmittel erzeugt und den Steuerungen der nicht reversiblen Insassenschutzmittel zur Verfügung stellt.

13. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass die Arbitriereinheit einen Zustandsautomaten aufweist, der die vom Fahrerwunschmodul (29) zur Verfügung gestellten Kenngrößen, wie den Bremspedalweg, die Bremspedalgeschwindigkeit und/oder den Gaspedalweg, die Gaspedalgeschwindigkeit und die Umsetzzeit zwischen Gas- und Bremspedal und/oder den Zustand (An/Aus) des Bremslichts und/oder gemessene und berechnete Bremsdrücke der Bremsanlage und/oder deren Ableitungen und/oder die Beschleunigung des Fahrzeugs und/oder die vom Gefahrenrechner ermittelten Gefahrenpotentiale und/oder deren Ableitungen, gegen die vom Gefahrenrechner ermittelten Stelleingriffe arbitriert.

14. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Korrelation der Kenngrö-

ßen des Fahrerwunschmoduls mit den Stelleingriffen des Gefahrenrechners bewertet wird und in Abhängigkeit von dem Bewertungsergebnis die Stelleingriffe an die Aktuatorik bedingt freigeschaltet, freigeschaltet oder gesperrt wird.

15. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass der Wert der Stelleingriffe in Abhängigkeit von dem Bewertungsergebnis modifiziert wird.

16. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass der Gefahrenrechner verschiedene Gefahrenpotentiale ermittelt und zur Bildung der Stelleingriffe kombiniert.

17. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass ein Gefahrenpotential aus einem Fuzzy-System berechnet wird und/oder in einem fahrdynamischen Modell berechnet wird.

18. Elektronisches Steuersystem nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass der Gefahrenrechner allgemeine Gefahrenpotentiale und spezielle Gefahrenpotentiale ermittelt, wobei die allgemeinen Gefahrenpotentiale aktuatorunabhängig und die speziellen Gefahrenpotentiale aktuatorabhängig sind.

19. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 1, 11 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass die Arbitriereinheit einen Zustandsautomaten aufweist, der die vom Fahrerwunschmodul (29) zur Verfügung gestellten Kenngrößen, wie den Bremspedalweg, die Bremspedalgeschwindigkeit und/oder den Gaspedalweg, die Gaspedalgeschwindigkeit und die Umsetzzeit zwischen Gas- und

Bremspedal und/oder den Zustand (An/Aus) des Bremslichts und/oder gemessene und berechnete Bremsdrücke der Bremsanlage und/oder deren Ableitungen und/oder die Beschleunigung des Fahrzeugs und/oder die vom Gefahrenrechner ermittelten Gefahrenpotentiale und/oder deren Ableitungen, gegen die vom Gefahrenrechner ermittelten Bremseingriffe arbitriert.

20. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, dass ein Bremseneingriff in Abhängigkeit von den Kenngrößen Gaspedalweg, Bremspedalweg und/oder Bremsdrücke und/oder Beschleunigung und/oder deren Ableitungen und/oder einer Bremslichtinformation des den Fahrerwunsch repräsentierenden Fahrerwunschmoduls bestimmt wird und nach Maßgabe von Schwellenwerten dieser Kenngrößen und der Gefahrenpotentiale Niveaus für maximale Verzögerungen abgeleitet werden.

21. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, dass der Grad des Bremswunsches des Fahrers durch eine Kennzahl bestimmt wird, die in Abhängigkeit von der Gewichtung der folgenden Bedingungen
a.) Verhältnis vom Bremspedalweg zum Maximum des Bremspedalwegs,
b.) Verhältnis von Bremspedalgeschwindigkeit zum Maximum der Bremspedalgeschwindigkeit,
c.) Faktor der die Umsetzzeit von Gas- auf Bremspedal bewertet, ermittelt wird.

22. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, dass der Grad des Bremswunsches des Fahrers durch eine Kennzahl bestimmt wird, die in Abhängigkeit von

der Gewichtung der folgenden Bedingungen

- a.) Verhältnis eines Fahrerwunschbremsdruck zum durchschnittlichen Maximum eines Notbremsdrucks,
- b.) Verhältnis des zeitlichen Gradienten des Fahrerwunschbremsdrucks zum durchschnittlichen zeitlichen Gradienten eines Maximums eines Notbremsdrucks,
- c.) Faktor der die Umsetzzeit von Gas- auf Bremspedal bewertet, ermittelt wird.

23. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 20 oder 21, dadurch gekennzeichnet, dass aus dem zeitlichen Verlauf des Bremsdrucks und der Bremslichtinformation und dem zeitlichen Verlauf des Gefahrenpotentials eine Notremssituation abgeleitet wird.

24. Elektronisches Steuersystem nach Anspruch 23, dadurch gekennzeichnet, dass bei erkannter Notremssituation, die vom Gefahrenrechner berechnete Verzögerung vollständig als Sollwert an die Bremsaktuatoren weitergeleitet wird.

25. Arbitriereinheit für ein elektronisches Steuersystem eines Fahrzeugs, dadurch gekennzeichnet, dass sie mit einem Gefahrenrechner (10) und einem Fahrerwunschmodul verbunden ist und vom Fahrerwunschmodul (29) zur Verfügung gestellten Kenngrößen gegen vom Gefahrenrechner ermittelten Stelleingriffe arbitrirt.

26. Arbitriereinheit nach Anspruch 25, dadurch gekennzeichnet, dass sie einen Zustandsautomaten aufweist.

27. Gefahrenrechner für ein elektronisches Steuersystem eines Fahrzeugs, gekennzeichnet durch ein Modell zur Berechnung von aktuatorsspezifischen und aktuatorunspezifischen Gefahrenpotentialen aus Größen, die vom Einrichtungen des Fahrzeugs berechnet oder gemessen werden.
28. Gefahrenrechner nach Anspruch 27, dadurch gekennzeichnet, dass die Einrichtungen des Fahrzeugs Fern- und/oder Nahbereichssensoren, Fahrdynamiksensoren, Wegsensoren, Drucksensoren, Fahrzeugmodelle und/oder hydraulische Modelle sind.
29. Elektronisches Steuersystem für ein Fahrzeug, gekennzeichnet durch eine Signalkonditionierung (21), einen Gefahrenrechner (10), eine Fahrerwunschmodul (29) und eine Arbitriereinheit (28).
30. Verfahren zum Ermitteln mindestens eines vom Fahrer unabhängigen Eingriffs in ein Fahrzeugsystem, dadurch gekennzeichnet, dass in einem Fahrerwunschmodul von Kenngrößen über den Fahrerwunsch aus Daten, welche mindestens Pedalwege, Umsetzbewegungen zwischen den Pedalen und den Bremsdruck der Bremsanlage wiedergeben, ein Fahrerwunsch ermittelt wird und in einem Gefahrenrechner aus vorgegebenen und aktuellen Fahrzeugdaten und weiteren Daten, wie Umfelddaten und Fahrerdaten, sowie ggf. noch Personendaten innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs und dgl. Gefahrenpotentiale ermittelt werden, wobei der Gefahrenrechner mindestens eine Bewertung der Gefahrenlage des Fahrzeugs und der im Fahrzeug vorhandenen Personen und ggf. noch des Umfelds vornimmt und in Abhängigkeit von der Bewertung und weiterer Kriterien oder Gewichtungen nach Gefahrenpotential gestufte Stelleingriffe zur Steuerung von Aktuatoren an eine Arbitriereinheit ausgibt, die mindestens

tens in Abhängigkeit von einer durch die Stelleingriffe verursachten Beeinflussung der Fahrdynamik des Fahrzeugs eine Bewertung mit den im Fahrerwunschmodul ermittelten Kenngrößen bezüglich des Fahrerwunsches vornimmt, und nach Maßgabe des Bewertungsergebnisses die gestuften Stelleingriffe bedingt freischaltet, freischaltet oder sperrt.

31. Verfahren zum Ermitteln von Gefahrenpotentialen für ein Fahrzeug-Steuersystem, gekennzeichnet durch ein modellbasiertes Ermitteln von aktuatorunabhängigen und aktuatorabhängigen Gefahrenpotentialen aus Ein- und Ausgangsgrößen des Fahrzeugs.

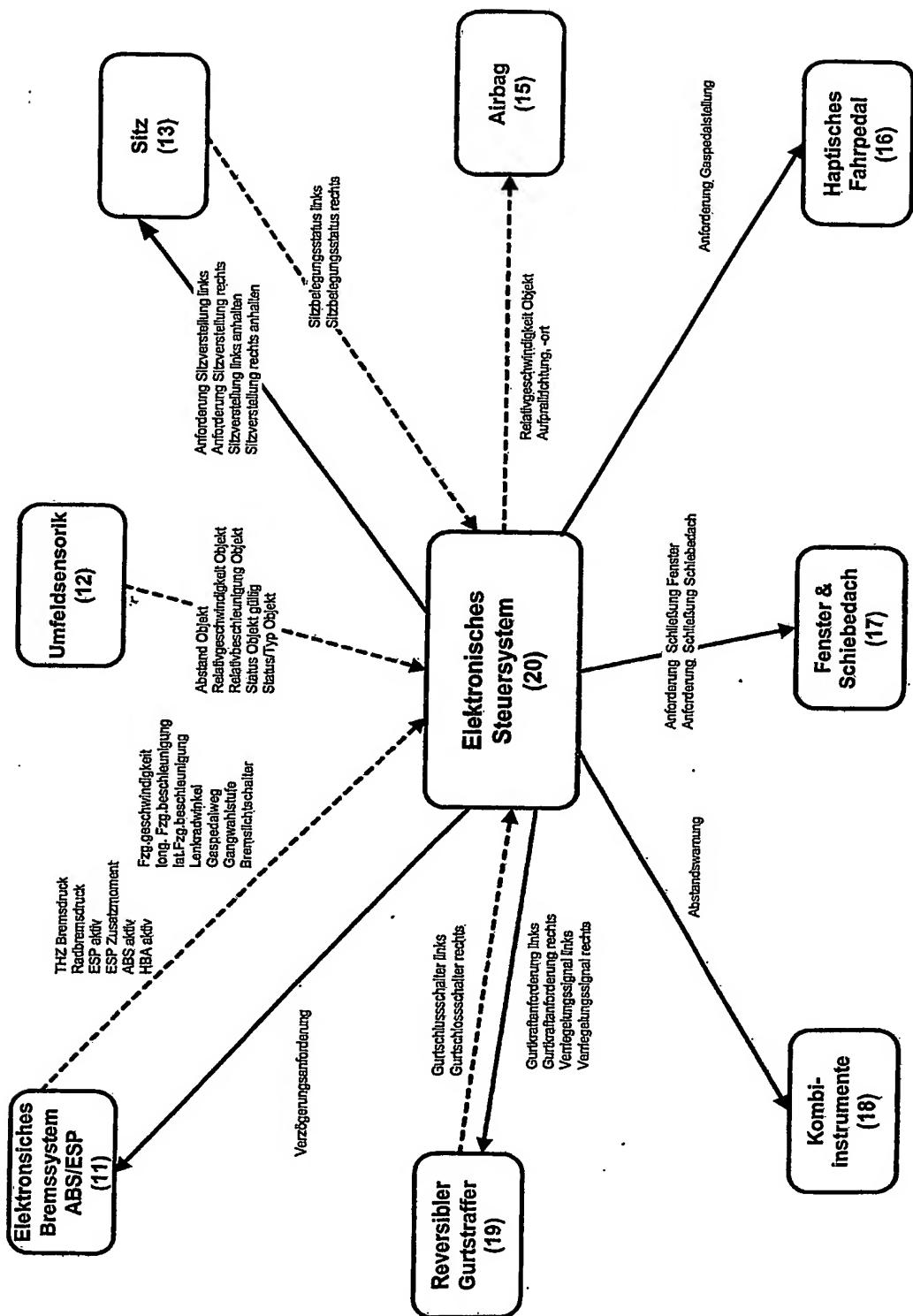
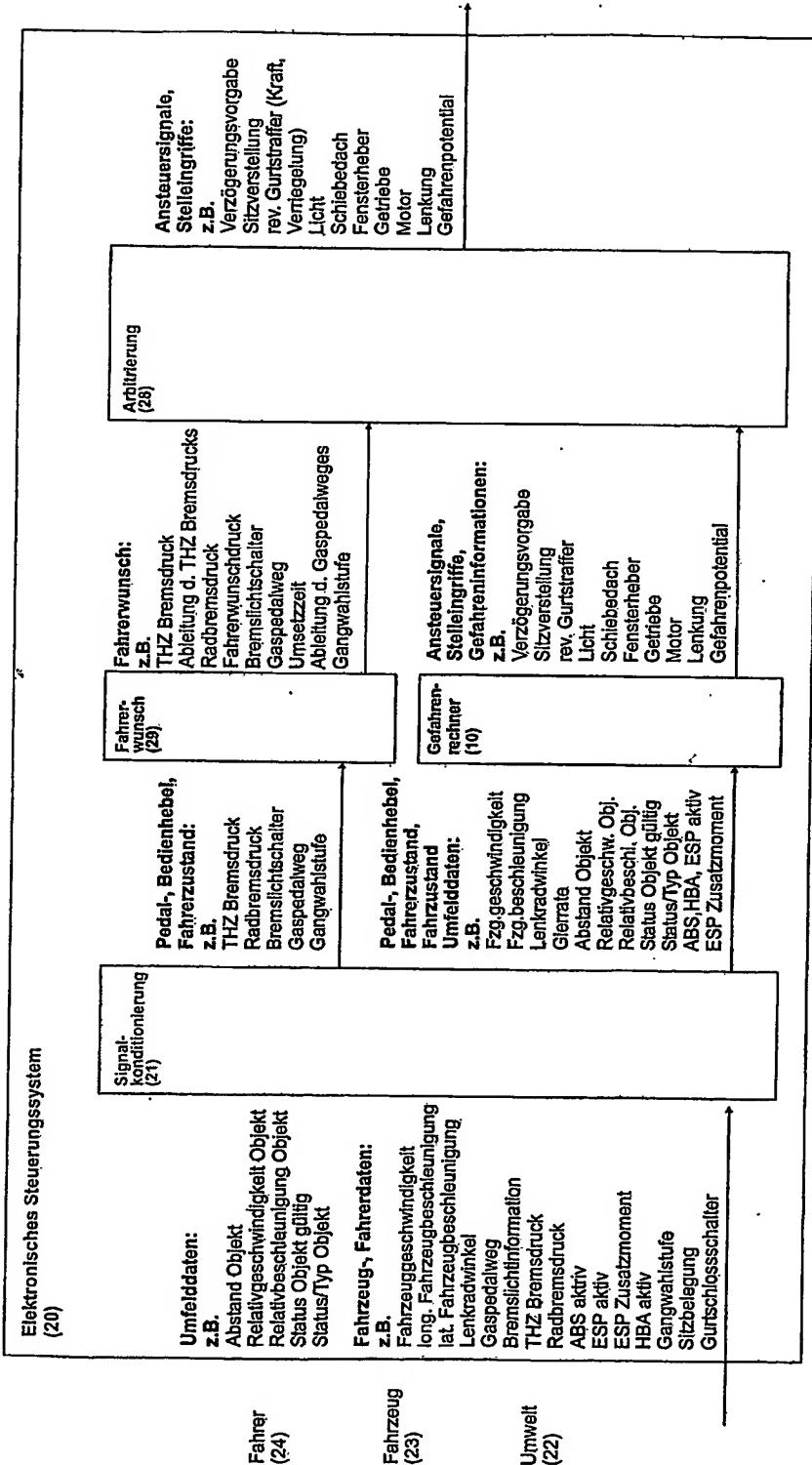
Fig. 1

Fig. 2



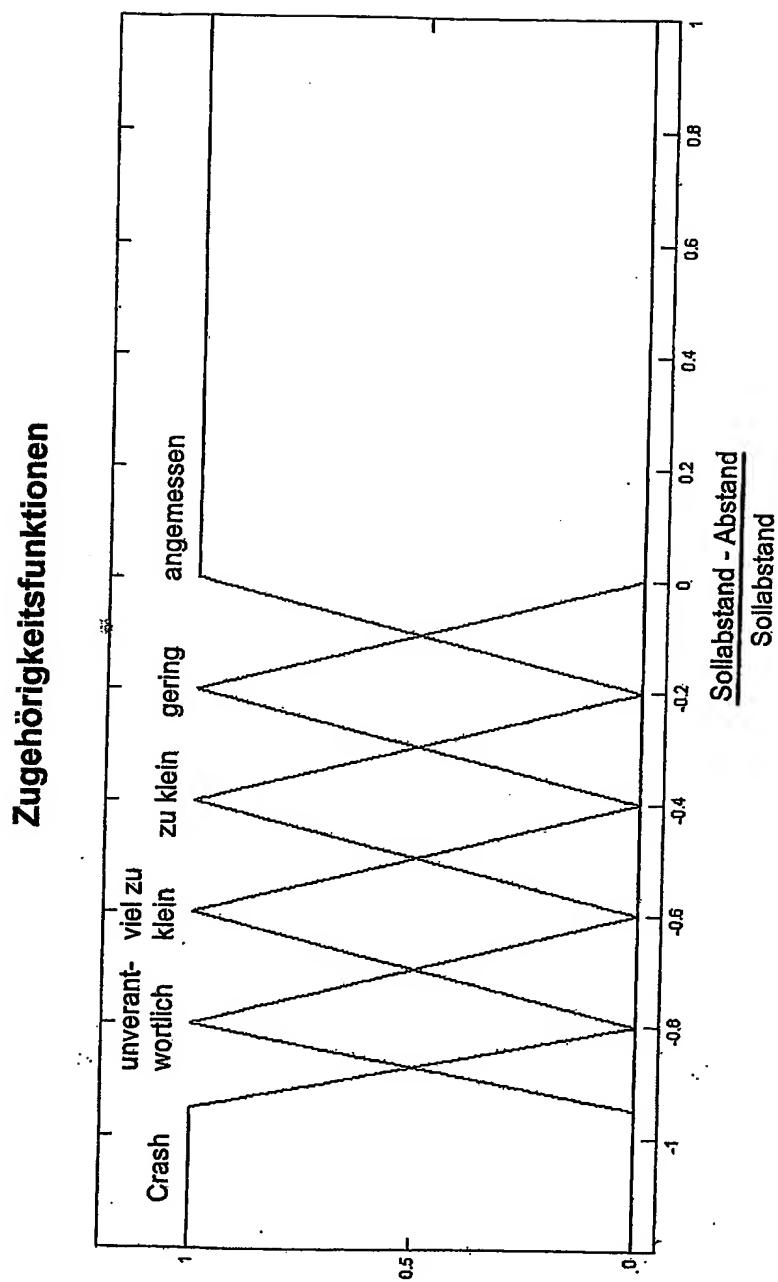


Fig.3

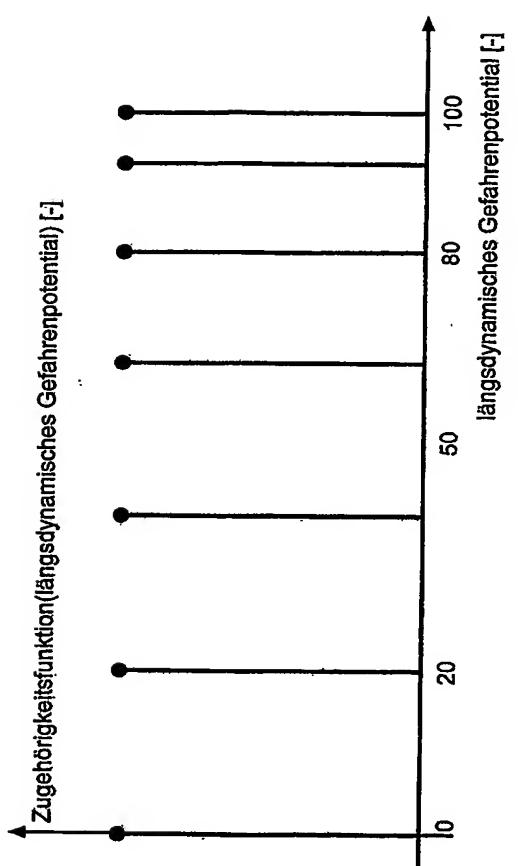


Fig. 4

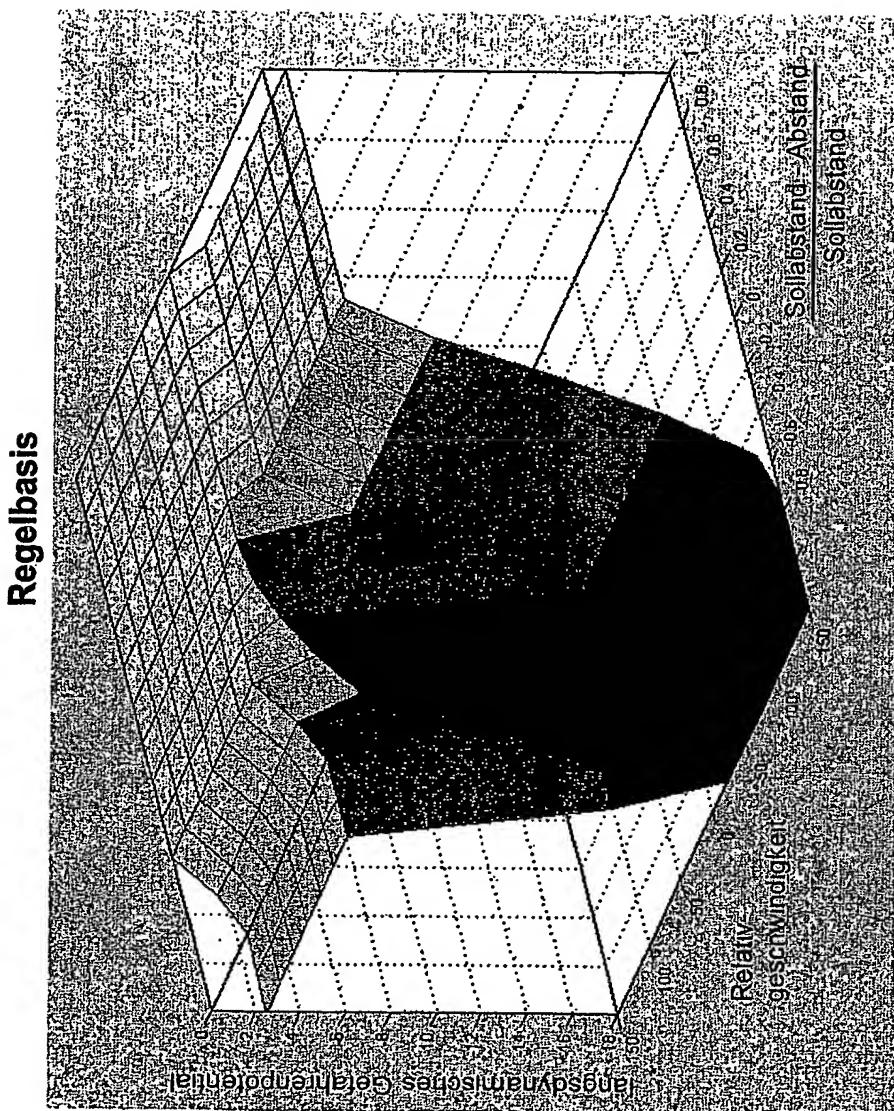


Fig.5

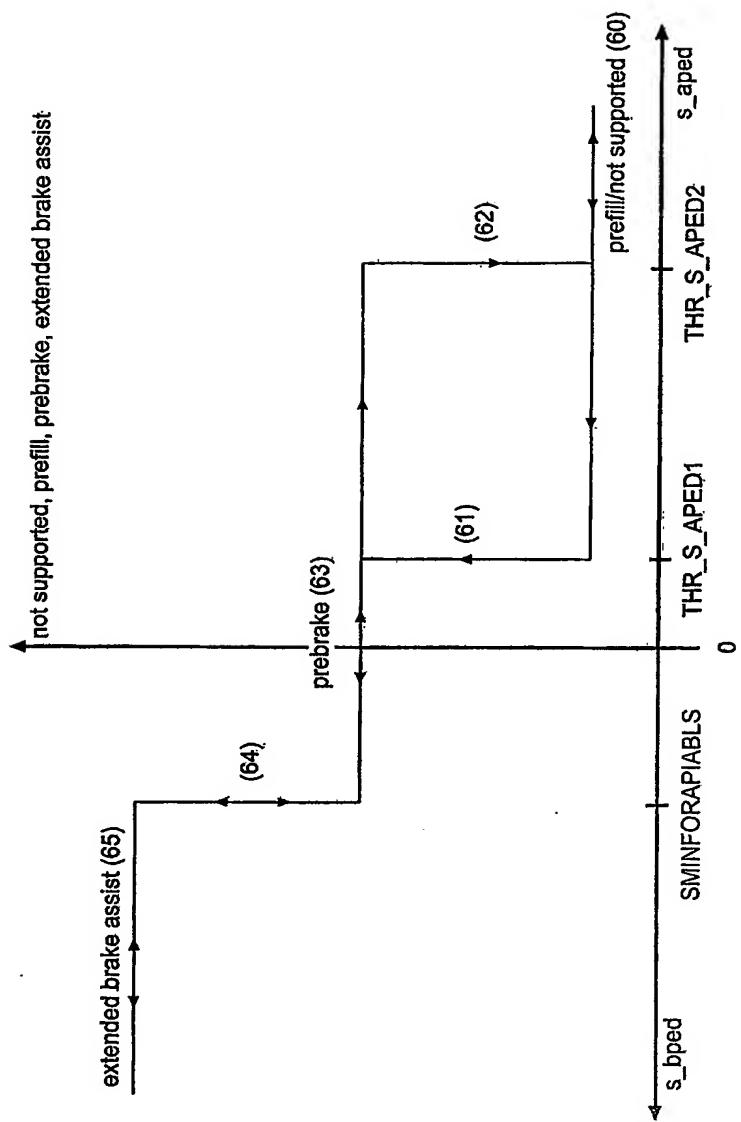


Fig. 6

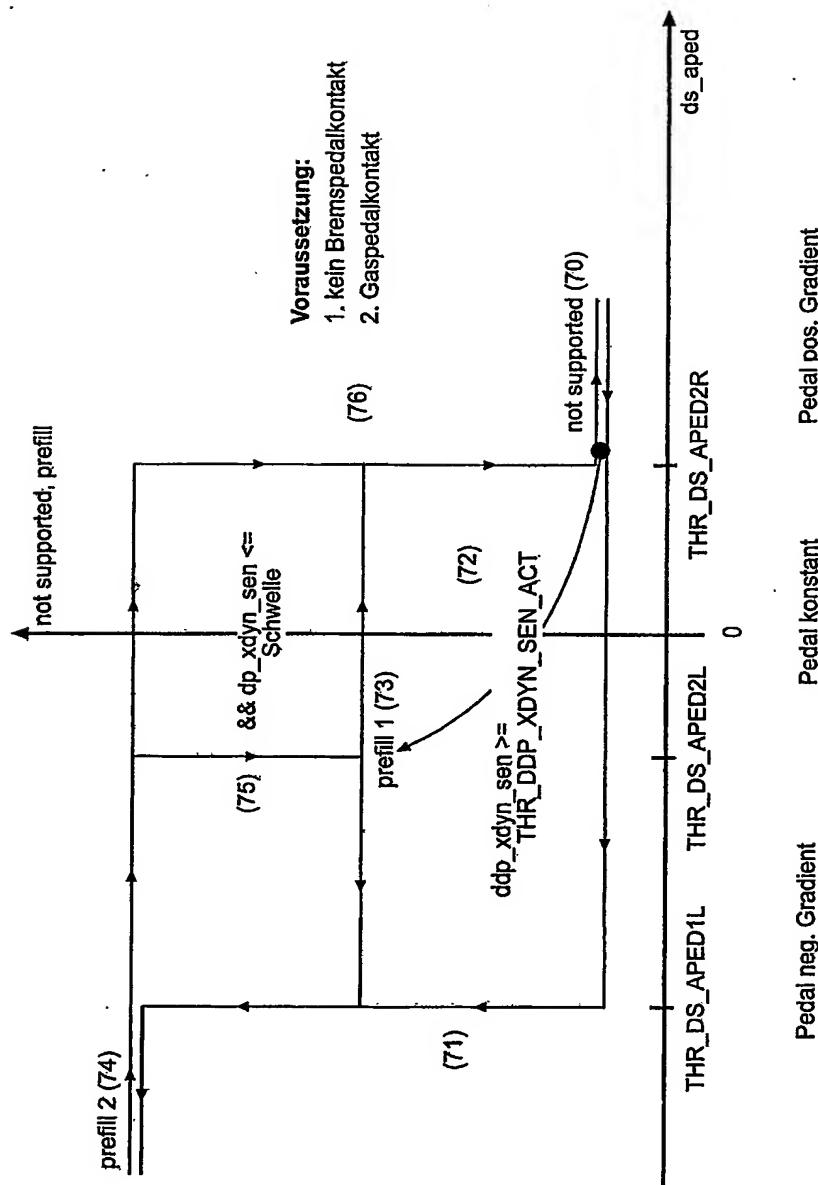


Fig. 7

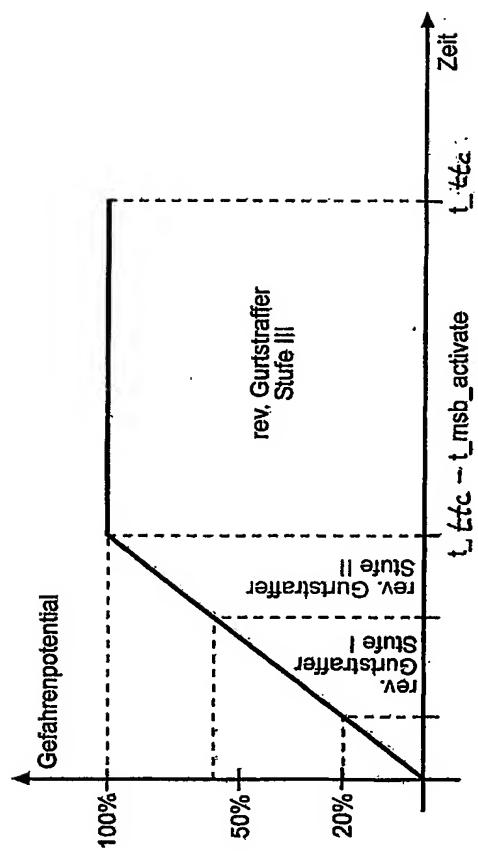


Fig. 8

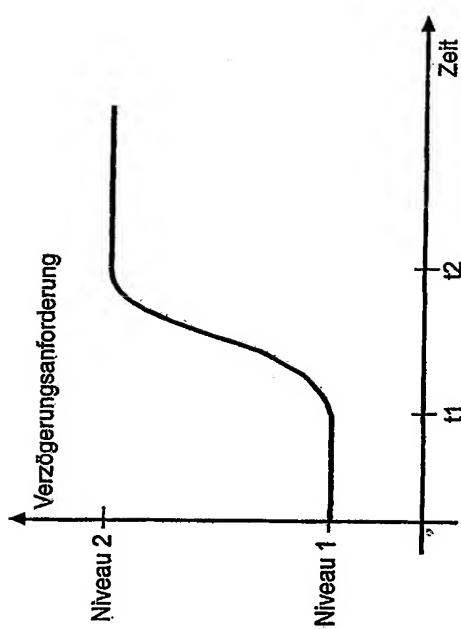


Fig. 9

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2004/050384

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER					
IPC 7	B60T8/00	B60K31/00	B60T7/22	B60T7/12	B60T8/32

B60R21/01

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60T B60K B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 100 60 498 A (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG) 11 October 2001 (2001-10-11) column 3, line 28 - column 3, line 54 column 6, line 7 - column 7, line 60; figure 3	1-5, 7, 9, 10, 13-20, 25-31
Y		6, 8, 11, 12, 21-24
X	EP 0 976 627 A (HONDA MOTOR CO LTD) 2 February 2000 (2000-02-02) column 6, line 12 - column 7, line 34; figure 2	1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13-16, 18-20, 25-31
		-/-

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the International filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the International filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the International filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the International search

Date of mailing of the International search report

16 August 2004

23/08/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Marx, W

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2004/050384

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	DE 101 03 401 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 1 August 2002 (2002-08-01) column 4, line 44 – column 5, line 32 -----	6,12
Y	DE 101 21 386 C (DAIMLER CHRYSLER AG) 29 August 2002 (2002-08-29) column 2, line 28 – column 3, line 1 column 4, line 64 – column 5, line 22 -----	8
Y	DE 199 16 267 A (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG ; A D C GMBH (DE)) 19 October 2000 (2000-10-19) column 1, line 28 – column 2, line 47 -----	11
Y	DE 43 38 068 C (DAIMLER BENZ AG) 16 March 1995 (1995-03-16) column 3, line 12 – column 3, line 62; figure 2 -----	21
Y	DE 44 13 172 C (DAIMLER BENZ AG) 30 March 1995 (1995-03-30) column 3, line 52 – column 4, line 50 -----	22-24
A	WO 03/006289 A (BOSCH GMBH ROBERT ; HEINEBRODT MARTIN (DE); KNOOP MICHAEL (DE); WILHEL) 23 January 2003 (2003-01-23) abstract; figure 1 -----	1-31

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

 International Application No
 PCT/EP2004/050384

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)	Publication date
DE 10060498	A	11-10-2001	DE WO	10060498 A1 0172565 A1	11-10-2001 04-10-2001
EP 0976627	A	02-02-2000	JP EP US WO	11227582 A 0976627 A1 6292753 B1 9942347 A1	24-08-1999 02-02-2000 18-09-2001 26-08-1999
DE 10103401	A	01-08-2002	DE WO EP US	10103401 A1 02058962 A1 1353824 A1 2004088095 A1	01-08-2002 01-08-2002 22-10-2003 06-05-2004
DE 10121386	C	29-08-2002	DE WO EP	10121386 C1 02087926 A2 1385719 A2	29-08-2002 07-11-2002 04-02-2004
DE 19916267	A	19-10-2000	DE WO EP JP US	19916267 A1 0061413 A1 1171333 A1 2002541017 T 6622076 B1	19-10-2000 19-10-2000 16-01-2002 03-12-2002 16-09-2003
DE 4338068	C	16-03-1995	DE FR GB IT JP JP US	4338068 C1 2712246 A1 2283546 A ,B RM940719 A1 2727165 B2 7156786 A 5535123 A	16-03-1995 19-05-1995 10-05-1995 08-05-1995 11-03-1998 20-06-1995 09-07-1996
DE 4413172	C	30-03-1995	DE FR GB IT JP JP US	4413172 C1 2718696 A1 2288446 A ,B RM950171 A1 2844432 B2 8040229 A 6367322 B1	30-03-1995 20-10-1995 18-10-1995 16-10-1995 06-01-1999 13-02-1996 09-04-2002
WO 03006289	A	23-01-2003	WO DE EP JP US	03006289 A1 10231558 A1 1409313 A1 2004521027 T 2004019426 A1	23-01-2003 30-01-2003 21-04-2004 15-07-2004 29-01-2004

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/050384

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 7	B60T8/00	B60K31/00	B60T7/22	B60T7/12	B60T8/32
	B60R21/01				

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B60T B60K B60R

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 100 60 498 A (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG) 11. Oktober 2001 (2001-10-11) Spalte 3, Zeile 28 – Spalte 3, Zeile 54 Spalte 6, Zeile 7 – Spalte 7, Zeile 60; Abbildung 3	1-5, 7, 9, 10, 13-20, 25-31
Y		6, 8, 11, 12, 21-24
X	EP 0 976 627 A (HONDA MOTOR CO LTD) 2. Februar 2000 (2000-02-02) Spalte 6, Zeile 12 – Spalte 7, Zeile 34; Abbildung 2	1, 2, 4, 5, 7, 9, 10, 13-16, 18-20, 25-31
		-/-

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmelde datum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmelde datum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist
- *T* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmelde datum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- *X* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- *Y* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- *&* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche	Absendedatum des Internationalen Recherchenberichts
16. August 2004	23/08/2004
Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl, Fax: (+31-70) 340-3016	Bevollmächtigter Bediensteter Marx, W

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/EP2004/050384

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	DE 101 03 401 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 1. August 2002 (2002-08-01) Spalte 4, Zeile 44 – Spalte 5, Zeile 32 -----	6,12
Y	DE 101 21 386 C (DAIMLER CHRYSLER AG) 29. August 2002 (2002-08-29) Spalte 2, Zeile 28 – Spalte 3, Zeile 1 Spalte 4, Zeile 64 – Spalte 5, Zeile 22 -----	8
Y	DE 199 16 267 A (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG ; A D C GMBH (DE)) 19. Oktober 2000 (2000-10-19) Spalte 1, Zeile 28 – Spalte 2, Zeile 47 -----	11
Y	DE 43 38 068 C (DAIMLER BENZ AG) 16. März 1995 (1995-03-16) Spalte 3, Zeile 12 – Spalte 3, Zeile 62; Abbildung 2 -----	21
Y	DE 44 13 172 C (DAIMLER BENZ AG) 30. März 1995 (1995-03-30) Spalte 3, Zeile 52 – Spalte 4, Zeile 50 -----	22-24
A	WO 03/006289 A (BOSCH GMBH ROBERT ; HEINEBRODT MARTIN (DE); KNOOP MICHAEL (DE); WILHEL) 23. Januar 2003 (2003-01-23) Zusammenfassung; Abbildung 1 -----	1-31

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/EP2004/050384

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 10060498	A	11-10-2001	DE WO	10060498 A1 0172565 A1		11-10-2001 04-10-2001
EP 0976627	A	02-02-2000	JP EP US WO	11227582 A 0976627 A1 6292753 B1 9942347 A1		24-08-1999 02-02-2000 18-09-2001 26-08-1999
DE 10103401	A	01-08-2002	DE WO EP US	10103401 A1 02058962 A1 1353824 A1 2004088095 A1		01-08-2002 01-08-2002 22-10-2003 06-05-2004
DE 10121386	C	29-08-2002	DE WO EP	10121386 C1 02087926 A2 1385719 A2		29-08-2002 07-11-2002 04-02-2004
DE 19916267	A	19-10-2000	DE WO EP JP US	19916267 A1 0061413 A1 1171333 A1 2002541017 T 6622076 B1		19-10-2000 19-10-2000 16-01-2002 03-12-2002 16-09-2003
DE 4338068	C	16-03-1995	DE FR GB IT JP JP US	4338068 C1 2712246 A1 2283546 A ,B RM940719 A1 2727165 B2 7156786 A 5535123 A		16-03-1995 19-05-1995 10-05-1995 08-05-1995 11-03-1998 20-06-1995 09-07-1996
DE 4413172	C	30-03-1995	DE FR GB IT JP JP US	4413172 C1 2718696 A1 2288446 A ,B RM950171 A1 2844432 B2 8040229 A 6367322 B1		30-03-1995 20-10-1995 18-10-1995 16-10-1995 06-01-1999 13-02-1996 09-04-2002
WO 03006289	A	23-01-2003	WO DE EP JP US	03006289 A1 10231558 A1 1409313 A1 2004521027 T 2004019426 A1		23-01-2003 30-01-2003 21-04-2004 15-07-2004 29-01-2004

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

BLACK BORDERS

IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES

FADED TEXT OR DRAWING

BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING

SKEWED/SLANTED IMAGES

COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS

GRAY SCALE DOCUMENTS

LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT

REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY

OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.